TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



1937
GRUDZIEŃ

12

Cena 50 gr.

Spełnienie Jej marzeń, to ostatni model „Wanderera"

SPIS TREŚCI W ROCZNIKU TOURINGU 1937

Nr. 1.

Nr. 2.

Nr. 3.


OPONY i DĘTKI
Polskie
STOMIL

Nr. 4.

Nr. 5.


FABRYKA
WÓDEK
SUCHOWOLA
SEWERYNA
KS
CZETWERTYŃSKIEGO

Nr. 6.

Nr. 7.

Nr. 8.

Nr. 9.

Nr. 10.

Nr. 11.

Nr. 12.



TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Grudzień 1937 Nr. 12 Rok 2 (XIII)

DO CZYTELNIKÓW

Miesięcznik nasz od Nowego Roku zacznie się pojawiać w nowej szacie i w znacznie zwiększonym nakładzie.

Jest to najlepszym dowodem, że sfery turystyczne i samochodowe potrzebują pisma, redagowanego w duchu właściwych zainteresowań. W związku z tym, uważamy za swój obowiązek poinformowanie zarówno dotychczasowych jak i przyszłych Czytelników na czym będą polegały najważniejsze zmiany.

W pierwszym rzędzie zwiększamy ilość artykułów o samochodach i ich obsłudze przez kierowcę-gentelmena.

Jesteśmy w okresie stale wzrastającej ilości samochodów prywatnych. W szeregach **naszych pojawia się coraz więcej nowych nabywców samochodów** obok dawnych zasłużonych sportsmenów i miłośników turystyki samochodowej.

A w Polsce obok pism samochodowych specjalnych, dał się odczuwać brak czasopisma popularnego, dostępnego nietylko dla umysłów inżynierów i techników samochodowych, wiążącego czytelników nie na drodze interesów zawodowych lub specjalnie zarobkowych, lecz szukających w swym organie prasowym **wskazówek i porady fachowej dostępnej dla każdego nowicjusza** jeszcze nieobytego z samochodem.

Posiadacz samochodu, korzystający z wozu dla przejazdów wyłącznie wielkomiejskich, odczuwa również potrzebę zetknięcia się z towarzyszami tego nowego jeszcze u nas środka komunikacyjnego dla celów wypoczynkowych i rozrywkowych.

Wielu z nowonabywców samochodów nie może jeszcze stawać w szranki zawodowe wybitnych sportowców i brać udziału w bardzo cennych lecz trudnych imprezach samochodowych. Dla tych właśnie

należenie do TOURING KLUBU

i korzystanie z licznych bardzo interesujących wycieczek krajoznawczych, towarzyskich, łatwych raidów i grupowych wypadów za granicę stolicy i kraju jest głównym powodem licznego zapisywania się na członków TOURING KLUBU.

W miesięczniku TOURING znajdują nawet ci, którzy jeszcze nie posiadają samochodu, najwłaściwsze oświetlenie i opisy nowych typów samochodów, pojawiających się na rynku polskim i z tego źródła najpewniej mogą wywnioskować, jaki typ i jaka marka samochodowa dla każdego będzie najodpowiedniejsza.

Kto nie czyta TOURINGU

ten nigdy nie jest należycie poinformowanym, co się dzieje w świecie turystycznym, co jest godnego zwiedzenia, dokąd zamierzone są wycieczki krajowe i zagraniczne, jakie odbędą się w najbliższym czasie imprezy i zawody sportowo-zawodowe.

Automobilista zrzeszony, stale czytający TOURING, jest należycie poinformowany o wszelkiego rodzaju zniżkach, tanich warsztatach naprawczych, korzysta z rabatów, dowiaduje się o ulgach podatkowych, jest nawet inaczej traktowany przez władze nadzorcze ruchu kołowego, zarówno w kraju jak i za granicą. Inaczej bowiem muszą z natury rzeczy odnosić się władze porządku publicznego do zawodowego szofera, a z większym pobłażaniem traktować drobne uchybienia amatora sportu samochodowego, legitymującego się przynależnością do jakiegokolwiek klubu samochodowego na świecie.

Proporczyk i znak klubowy toruje drogę, ułatwia nawiązanie nowych znajomości, wprowadza do tanich hoteli, upoważnia do licznych zniżek w kraju i za granicą.

Ponieważ POLSKI TOURING KLUB jest stałym członkiem „Aliance Internationale de TOURISME", więc **legitymacja członkowska TOURING KLUBU, jest uznawaną na całym świecie.**

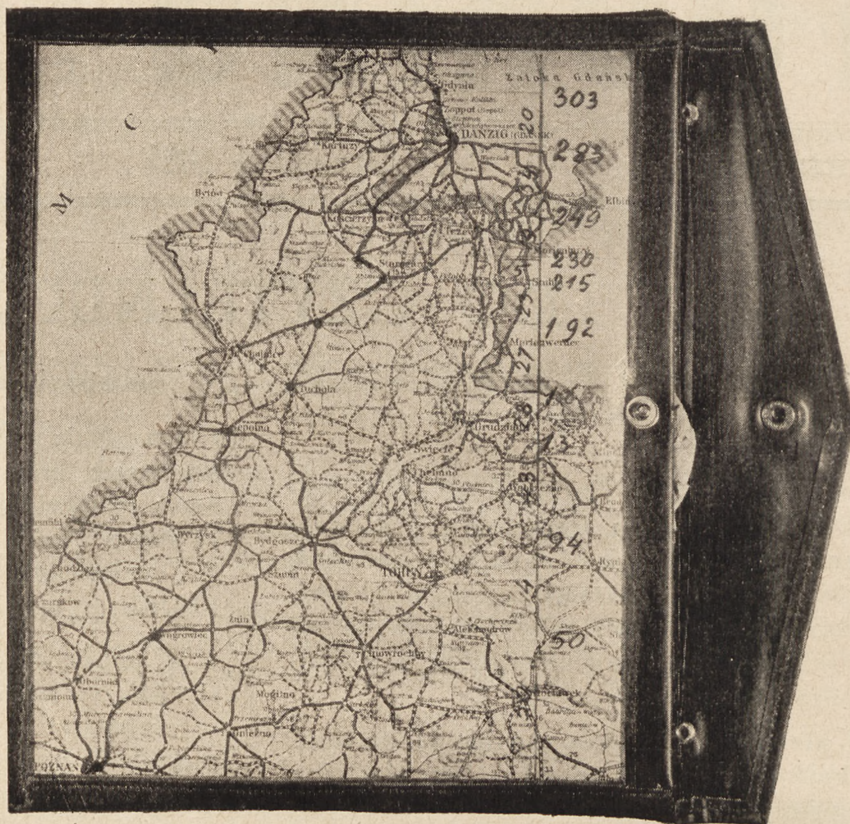
Polski TOURING KLUB ułatwia swym członkom uzyskanie paszportów turystycznych, wydaje tryptyki upoważniające do wyjazdu samochodem za granicę.

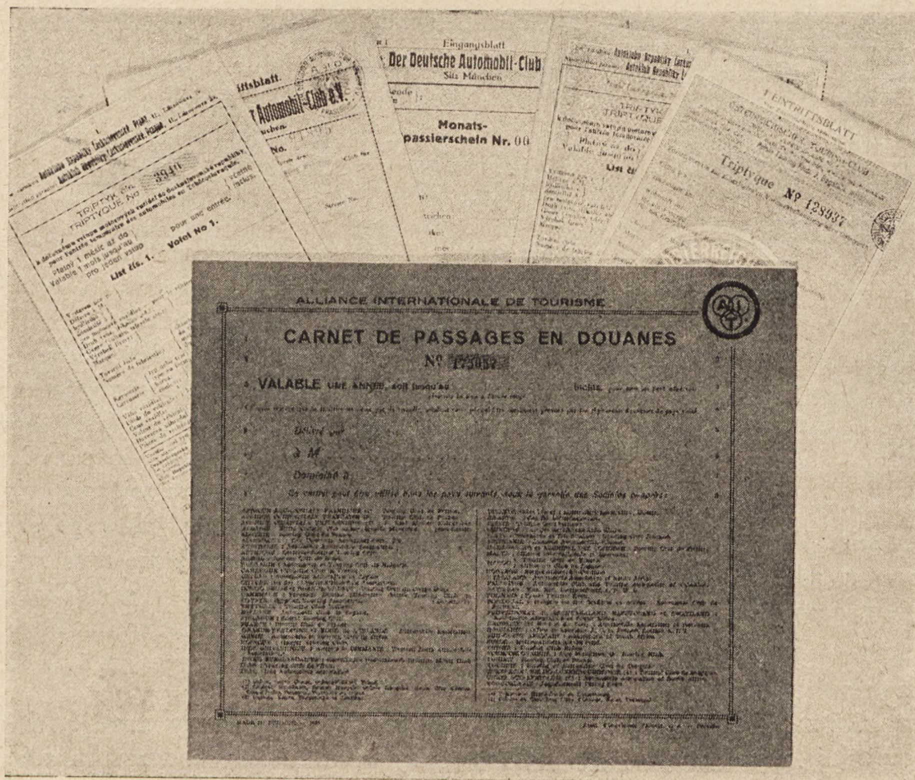
Wszyscy członkowie Polskiego TOURING KLUBU i ich rodziny

mogą korzystać z 50% zniżki kolejowej,

na zasadzie specjalnie wydawanych legitymacyj.

Przynależność do Polskiego TOURING KLUBU





jest nie tylko dowodem zrozumienia społecznej działalności tegoż klubu, jest nie tylko sprawą osobistą każdego, komu zależy na wygodzie, ułatwieniach i zniżkach, lecz zarazem osobistym interesem. Wydatek ponoszony na zapis i składki członkowskie, wracają się z powrotem w postaci licznych oszczędności, ulg, rabatów, bezpłatnie otrzymywanego czasopisma, zniżek przy nabywaniu map i wydawnictw klubowych, tryptyków i paszportów wycieczkowych.

Redakcja

Niezwykłe zwycięstwo w trudnym konkursie motocyklowym

Jak nam donoszą z zagranicy ostatnio odbył się konkurs motocykli w Szwecji tak zw. „Novemberkasan" na przestrzeni 520 km wśród zlodowaciałej drogi i zasp śnieżnych. Z pośród 47 zawodników trasę przebyło w ciągu doby zaledwie 7 zawodników mogących się ubiegać o nagrodę.

Najlepszy czas osiągnął L. F. Larsson — na motocyklu Zündapp KKS 500 jadąc samotnie bez towarzysza. Najlepszy zaś czas we dwójkę osiągnęli Juliusz von Krohn i J. Dürr jako socius również na Zündapp'ie KS.

W kolejności punktacji wyniki przedstawiają się następująco:

1. L. F. Larsson — Szwecja na Zündapp 71 pkt.
2. C. Hedelin na DKW 84 pkt.
3. Carsson na DKW 98 pkt.
4. Dahl na Zündapp 101 pkt.
5. Lindwall na DKW 104 pkt.
6. Lauren na DKW 132 pkt.
7. Koch — Dania na Nimbus 133 pkt.
8. Cranath na R. E. D. i Nyberg na R. E. D. obaj z 142 pkt.

To zasłużone zwycięstwo motocykli Zündapp niewątpliwie zainteresuje licznych posiadaczy tych motorów w Polsce.



Juliusz von Krohn i towarzysz J. Dürr na zwycięskim motorze.

Gdy nadejdzie taka pogoda

zapóźno będzie myśleć o zmianie oleju w silniku. Zmienić należy olej przed pierwszym mrozem, pamiętając o niezawodnvm oleju zimowym

GALKAR Z-LUX



GALKAR Z-LUX
POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY
NAWET NA SYBERYJSKI MRÓZ
»KARPATY«

Oleje GALKAR-LUX można nabyć przy wszystkich błękitnych pompach firmy „KARPATY"

JAZDA ZA LISEM

W ubiegłą niedzielę dn. 17.X.37 r. odbyła się zorganizowana przez Polski Touring Klub „Jazda za lisem" z wielką jak zwykle liczbą uczestników. Do „lisiej nory" za którą sobie wybrał przebiegły lis pięknie położone sanatorium w Miłowodach zjechało się około 100 osób które wzięły udział w hucznym „hallalo".

Udział w tropieniu lisa wzięło 24 zawodników którzy przybyli do „lisiej nory" w następującej kolejności:

1. Pan Łączkowski Stefan na Polskim Fiacie 508 zdobywając I nagrodę ogon srebrnego lisa ufundowaną przez p. Perkowskiego Adama i oponę Firmy „Stomil".
2. Pan Łączkowski Walerian na Citroënie zdobywając II nagrodę Klubową kosz kryształowy.
3. Pan Prusiewicz na D. K. W. zdobywając III nagrodę ufundowaną przez Firmę „Karpaty".
4. Pan Insp. Iwański Józef na Mercedesie Benz zdobywając IV nagrodę Klubową.
5. Pan Dr. Cegliński Stanisław na Polskim Fiacie 508 zdobywając V nagrodę Klubową.
6. Pan Semma Edmund na Polskim Fiacie 508 zdobywając VI nagrodę Klubową.
7. Pan Zacharkiewicz Edmund na Polskim Fiacie 508 zdobywając VII nagrodę ufundowaną przez Firmę Strzelczyk.
8. Pani D-rowa Ceglińska Erna na Mercedesie Benz zdobywając VIII nagrodę ufundowaną przez Firmę Bracia Dawidowscy.
9. Pan Olszyński Tadeusz na Fordzie oraz p. Gniot Wincenty na Polskim Fiacie, po równej ilości punktów, zdobyli nagrody ufundowane przez Firmę A. Fangrat.

Reszta zawodników zdobyła pamiątkowe plakiety.

Po rozdaniu nagród i wspólnym obiedzie bawiono się do wieczora.

Sprytnymi „lisami" byli pp. Prok. Jaszczewski i arch. Nowicki.

W ten sposób zakończono sezon sportowy w Polskim Touring Klubie, który obecnie przystępuje do żmudnej i ofiarnej pracy patrolowania szos.

„LIS" MA GŁOS



Pogodna jesień rozzłociła ostatnie niedziele październikowe i przepychem słońca obdarzyła dzień Wszystkich Świętych, tak że „chodząc jako lis koło drogi" i ustalając trasę pościgu, radowałam się z pogody, wysnuwając z niej świetne horoskopy na dzień 7 listopada, kiedy to odbyć się miał „Pościg za lisem" zorganizowany przez oddział łódzki P. T. Klubu. I rzeczywiście, gdy o godz. 6-ej rano zerwałam się, by przysposobić do drogi moją „Hansę", pełniącą szczytne funkcje lisa — po błękicie nieba przez pół godziny jeszcze wędrowało słońce; przed ósmą gęsta mgła spowiła miasto, o dziewiątej znaczyłam zieloną farbą mój ślad na rozmiękłej już szosie, a potym... potym rzęsista ulewa, ta najmokrzej jesienna, ta przejmująco listopadowa, towarzyszyła zawodnikom, ćwicząc hart ich ducha.

Start do „Pościgu" odbywał się na szosie osińskiej pod Głownem z wskazaniem kierunku na Stryków. Zawodników stawiło się 11-tu, startowali od godz. 10.15 począwszy w odstępach jednominutowych. Obowiązki startera pełnił p. Marian Włodarek. 10-ciu uczestników reprezentowało Łódź, honor Warszawy salwował tylko p. Zdzisław Szymankiewicz na „Adlerze". Ze Strykowa trasa — oznaczona w odległości do 3-ch klm. za każdym skrzyżowaniem — prowadziła szosą brzezińską do Lipek, a następnie Nowosolnej. Dalej najmniej nęcącą z pośród wielu krzyżujących się tutaj dróg, przez miękką szosę i piaseczki do Mileszek i do traktu tomaszewskiego. Po zasmakowaniu paru kilometrów dobrej drogi przez Wiśniową-Górę do Pałczewa — i świetną boczną szosą, złą polną drogą i ugorem, lasem — do kryjówki w zagajniku. Tu wśród smolnych sosen, zdobny w mokrą białą płachtę mókł 3 godziny biedny „lis" „Hansa" w towarzystwie zastępcy lisiego „Fiata 508" doktora Stefana Kopczyńskiego. Gdyby nie pełen wigoru patefon, paręset tartinek, nieodłączna pociecha sportowca „woda ognista na wiśniach" i kilkoro „lisiąt" nie doczekałabym chyba godz. 12.41, kiedy to z jękiem, poświstem i zgrzytem, skacząc przez zagony i co mniejsze wykroty drzewne, zaniebieszczył się na Aero 50 prezes Jan Weigt, Kolumb i odkrywca „lisa".

Nie zdążył jeszcze poczęstować nas odmianą wyżej omówionego trunku sportowca, a już w niecałe 2 minuty po nim zawitał do kryjówki na Fiacie 1500 p. Jerzy Rozenblat, zdobywca drugiego miejsca i nagrody ofiarowanej przez firmę Stomil dla najlepszego zawodnika na oponach tej marki. Po jesiennej zamieci jedzie do wsi mąż trzeci, p. Karol Hornberger, i w odstępach kilkusekundowych od godz. 12.57 począwszy suną szeregiem p. Mieczysław Kronzilber, Franciszek Grętkiewicz, Harry Fogiel, inż. Marek Herszenberg, dr. Adolf Lipszyc, Zdzisław Szymankiewicz i inż. Maurycy Chartan. Po krótkich wynurzeniach na temat błądzenia w poszukiwaniu trasy, po obwinianiu się wzajemnym za niepotrzebne mylenie współzawodników — nastąpiła wymiana kanapek (szeregu zdjęć fotograficznych nie zrobiono z powodu ulewy) — po czym barwnym korowodem ruszono za wozem komandora „pościgu", dyr. Tadeusza Antoniego Rozenblata do Łodzi, gdzie w restauracji „Tivoli" oczekiwał na uczestników zasłużony posiłek. Przy wspólnym stole biesiadnym strudzeni sportowcy omawiali wesoło (coraz weselej) wrażenia z pościgu, upajając lisa komplementami z powodu ciekawie pomyślanej trasy i świetnej kryjówki. Prezes łódzkiego oddziału, pułkownik Henryk Buczyński dziękował zebranym za chętny udział, zwycięzcom wręczył nagrody, a pozostałym uczestnikom plakiety pamiątkowe. Tak to mimo niepogody, w pogodnym nastroju odbył się tradycyjny, szósty z kolei „Pościg za lisem" Łódzkiego Oddziału P. T. Klubu.

adw. Irena Brodzka

ZIMA AUTOMOBILISTY



Zima w Tatrach.

Zima za pasem, a raczej już i w pasie, bo nietylko w górach leży od kilku tygodni spora pierzyna śniegu, ale i w poniektórym mieście padał, leżał lub i leży śnieg.

Czasy, gdy z nastaniem zimy turystyka szła w odstawkę, minęły już bezpowrotnie. Niema dziś prawie człowieka, który hołdując turystyce w lecie, na szosie, wodzie, ścieżce czy bezdrożu, wyrzekałby się swej namiętności w zimie. Oczywiście że synonimem wszelkiej turystyki czy wycieczek zimowych stały się narty. Lecz nie znaczy to, by wszelkie inne sporty miały w tej porze „iść spać". Choćby sporty motorowe, a raczej turystyka motorowa. O stawianiu wozu na zimę na klockach nie powinniśmy myśleć tak samo, jak o tym by wogóle przez zimę nie wytknąć nosa z miasta.

Przeciwnie.

Zima kryje w sobie tyle piękna, tyle wrażeń, tyle emocji, nie tylko w górach lecz nawet na najbardziej „beznadziejnej" równinie, że grzech śmiertelny popełniałby ten, kto mając wóz, czy motor, uląkłby się mrozu i śniegu, który — cudownie wyrównuje dziury w naszych drogach.

Bajka zimowych ranków i zachodów słońca, cuda szronu i okiści, ukojny spokój dnia słonecznego i groza zawiei, wszystko to stoi przed nami otworem i czeka na swych „odkrywców".

Wystarczy na to wyjazd kilkadziesiąt kilometrów za miasto; las, zajazd czy dwór, znajomy z lata, będzie zawsze miłym celem niedzielnego wypadu. A jeśli jeszcze dołączy się do tego szlachetna pasja z pod znaku św. Huberta, — Wtedy jedyny sens wolnej chwili — strzelba do wozu i jazda. Alkohol dolany do chłodnicy lub piecyk katalityczny, specjalny zimowy olej, łańcuszki na koła, łopata na błotniku, „mydełko" przeciw obladzaniu szyb no i ciepłe futro i rękawice — i jazda. Oczywiście pamiętajmy zawsze o wrogach zimowej jazdy — gołoledzi i zaspach. Lepiej zwolnić niż ześlizgnąć się do rowu, lepiej zawrócić, niż utkwić na bezludziu w zaspie.

Lecz pełnia zimowej jazdy zaczyna się dopiero wówczas, gdy w promieniu krótkiego wypadu mamy wzgórza, pagórki lub góry. Jakże szczęśliwi są tu mieszkańcy Katowic, Krakowa, Lwowa czy Stanisławowa, których tylko „koci skok" dzieli od gór. Wówczas na dachu, czy na tyle naszego wozu, winno zjawić się jakieś przemyślne urządzenie do przytraczania nart, i wóz nasz uwieńczony rogami, jak eksponat z berlińskiej wystawy, może wieźć nas do „raju narciarskiego" czy na „oślą łąkę", gdzie dopiero w mozolnym pocie czoła poznamy prawdziwe piękno zimy.

Nie każdy z was, Szanowni Czytelnicy, staje przed tym dylematem: postawić wóz na kołkach czy nie? Są to w pierwszej linii ci, którzy wozów nie mają. Jeśli zaś mają motor, to i tu przy



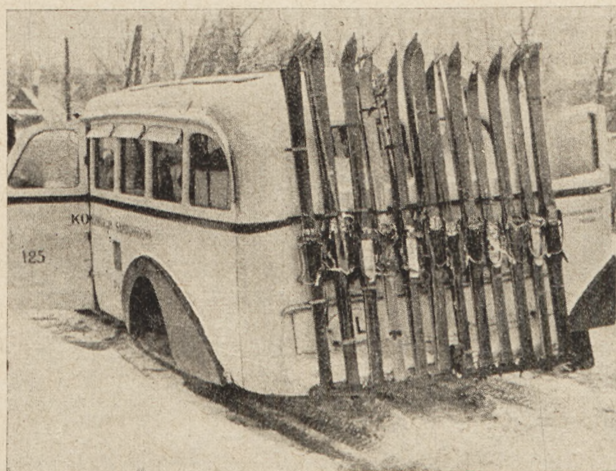
Kuźnice. Narciarze w oczekiwaniu na miejsca w kolejce linowej.

pewnym stopniu opanowania maszyny i ostrożności można pokusić się na zimowe jazdy. Narty sterczą wówczas na naszych plecach, lub z tyłu za motorem, do ciepłego płaszcza i rękawic dochodzą jeszcze ciepłe spodnie i buty. Zasadniczo dla chcących — nie ma przeszkód.

Są wreszcie ci, którzy nie mają ani wozu, ani motoru. Nie mają radości, ale nie mają i zgryzot polskiego automobilisty. Do dyspozycji ich stoi cały szereg mniej lub wiecej wygodnych pojazdów, stanowiących własność instytucji „Polskie Koleje Państwowe". Bo trzeba to szczerze przyznać, że z roku na rok kolej więcej dba o turystów i narciarzy. Mamy więc co raz lepsze i szybsze bezpośrednie połączenia całego kraju z Karpatami, mamy bezpośrednie wagony, mamy wagony z miejscami do leżenia, mamy pociągi popularne z całej Polski do najrozmaitszych zimowisk karpackich, mamy wreszcie najprzeróżniejsze udogodnienia zniżkowe.

Dziś, każdy turysta zrzeszony w Polskim Związku Narciarskim przez swój klub, otrzymuje 50% zniżki z dowolnej stacji w kraju do dowolnej stacji w Karpatach. Przed, po a nawet w czasie sezonu, organizuje Liga Popierania Turystyki wszelakie zjazdy do różnych miejscowości górskich, przyczym uczestnicy korzystają z bardzo wysokich zniżek kolejowych. Kluby narciarskie organizują różne obozy i kursy, na które otrzymują również wszelakie zniżki. Każdy więc znajdzie możliwość by za połowę lub nawet czwartą część ceny normalnej przejechać się w góry.

I jeszcze jedno. Do niedawna jednodniowy wypad w góry na narty był bardzo męczący i utrudniony. Kilkanaście godzin koleją w jedną i drugą stronę, dwie noce nieprzespane na twardej ławce, a w środku pięć godzin podejścia na to tylko, by odbyć jeden, jedyny zjazd. Dziś jest zupełnie inaczej. Czas jazdy koleją



Zakopane. Autobus PKP, specjalnie adoptowany dla przewozu narciarzy.



Kolejka linowa na Kasprowy.

został znacznie skrócony (w sezonie mamy z Warszawy pociąg do Zakopanego, który wyjeżdża o trzeciej po południu a jest przed północą w Zakopanem), noc możemy spędzić leżąco na miękim materacu i pościeli za kilkozłotową tylko dopłatą, a co najważniejsze, dzięki kolejce na Kasprowy możemy wydostać się na szczyt w niespełna godzinę od przyjazdu do Zakopanego. Na niezmęczonych nogach zjazd jest prawdziwą rozkoszą, a zjazd ten można powtórzyć w ciągu dnia kilka, a nawet kilkanaście razy.

Dla kogo Kasprowy za trudny — ma do dyspozycji nową kolejkę górską w Krynicy, która w kilka minut, za groszową opłatą, wywiezie go na szczyt Góry Parkowej.

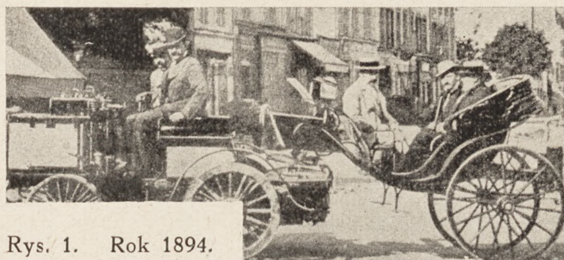
Zeuropeizowaliśmy się i pod tym względem, w ostatnich latach, i dziś już olbrzymia większość dawnych przeciwników kolejki, korzysta z tej pożytecznej, celowej i wygodnej komunikacji.

A więc — opatrzmy sprzęt narciarski, motor czy wóz i jazda.

Z.

PODBÓJ ŚWIATA PRZEZ SAMOCHÓD

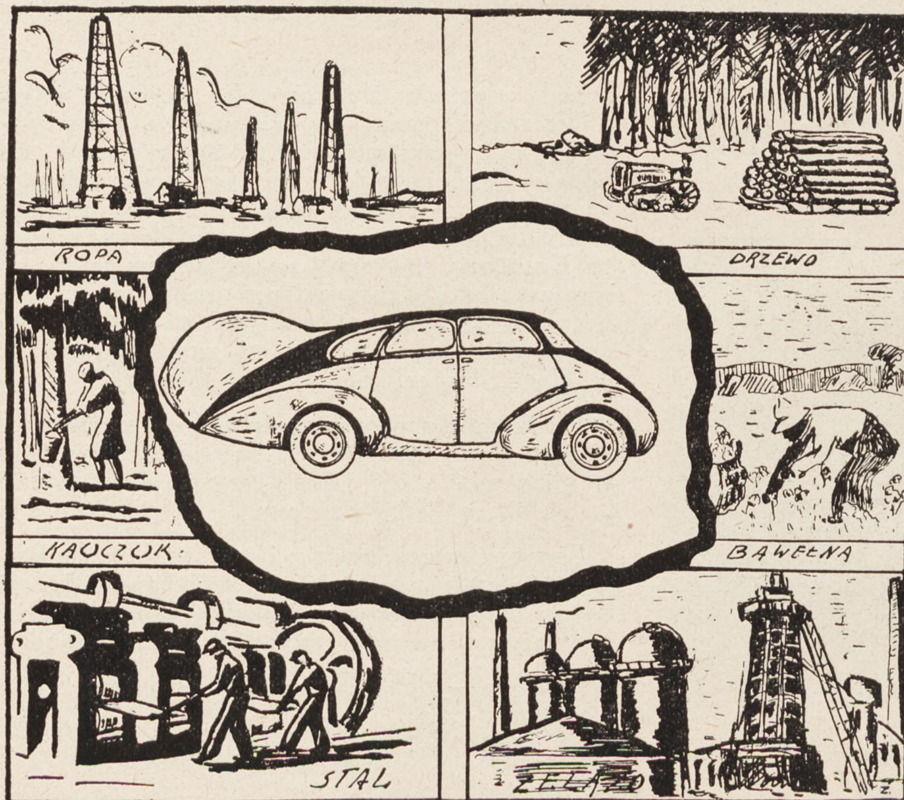
Czterdzieści trzy lata temu, Georges Bonton prowadząc parowy wóz „De Dion Bonton" przebył odległość z Paryża do Rouen w ciągu 5 godzin i 40 minut rozwijając szybkość 19 kilm. na godzinę (rys. nr. 1).



Rys. 1. Rok 1894.

W roku 1900 Herbert Georg Wells pisał już: „Podróż kolejami żelaznymi to tylko kompromis, najwygodniejszym bowiem sposobem przenoszenia się z miejsca na miejsce byłby wehikuł obrotny, na którym bez trudności można by jeździć do wszelkich okolic, przebywać ulice miast i poruszać się po wszelkich drogach"!

W Ameryce w roku 1913 zatrudniony w kopalniach rudy żelaznej robotnik Eric Wichmann rozpoczął swym samochodem dowozić za opłatą górników zamieszkałych w Hibbing do szybów odległych o 12 kilometrów od miasta, a dziś „amerykański krążownik lądowy" (rys. nr. 2) łączy dwa oceany przebiegając z 38-ma pasażerami trasę New-York Los Angelos w ciągu 107 godzin, wiele rodzin amerykańskich używa po kilka samochodów, a w Niemczech posiadają samochody nawet ci, którzy trzy lata temu nie marzyli o możności kupienia auta.



Usprawnienie przewozu i komunikacji jest barometrem dzisiejszego życia, a samochód tak wydatnie do tego się przyczynił, iż dziś trudno byłoby sobie wyobrazić normalne tempo życia bez samochodu.

Z drugiej strony, dzięki wzrastającemu zapotrzebowaniu na samochody, zmienił się obraz świata przemysłowego. Powstał wszędzie cały szereg fabryk produkujących pojazdy mechaniczne oraz powstały setki i tysiące zakładów, dostarczających surowce, półfabrykaty i części. Samochód bowiem jest na tyle skomplikowaną maszyną, iż wykonanie go wymaga pracy przeróżnych gałęzi przemysłu.

W roku 1936 wyprodukowano w całym świecie około 5.800.000 sztuk samochodów wszelkiego rodzaju, a w roku bieżącym światowa produkcja dorówna prawdopodobnie, o ile nie przekroczy, rekordowej cyfry — w historii automobilizmu tj. 6.200.000 (produkcja—z roku 1929).

Do produkcji samochodów zużyto w 1936 r. około:

8.400.000	ton	stali
1.150.000	„	żelaza
400.000	„	kujnej
275.000	„	ołowiu
160.000	„	miedzi
35.000	„	glinu
12.000	„	cyny i
560.000	„	surowego

kauczuku, a poza tym olbrzymie ilości drzewa, szkła, bawełny, materiałów włókienniczych, lakierów, smarów i benzyny.

W Ameryce — tym kraju o najbardziej rozwiniętej motoryzacji, samochód absorbuje mniejwięcej $^{1}/_{6}$ obrotów gospodarki narodowej i zatrudnia około 15% wszystkich zdolnych do pracy tj. około 6 milionów ludzi.

W statystykach amerykańskich obliczają dochód społeczny w Stanach w roku 1936 — na okrągłą kwotę 60 miliardów dolarów. Z sumy tej niemniej jak 10 miljardów wydali amerykanie na samochody, ich utrzymanie i eksploatację.

Interesujące jest rozbicie wskazań sumy na składniki.

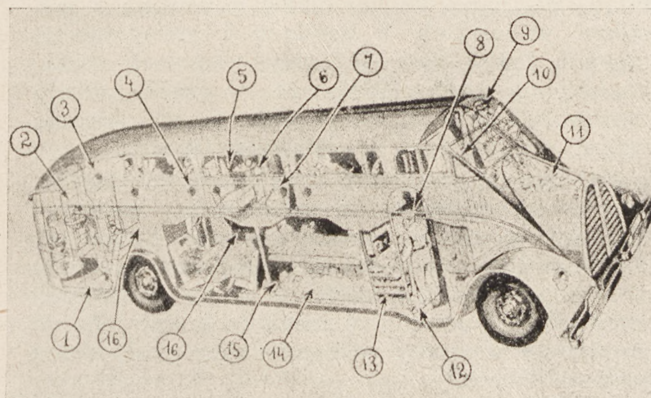
Zakup nowych wozów	około	32%
materiały pędne i smary	„	38%
opony, części zam. i akcesoria	„	12%
obsługa i utrzymanie	„	17%

Jak z powyższego widać tylko $^1/_3$ całej stanowi zakup nowych wozów, $^2/_3$ zaś stanowią wydatki konsumcyjne. Biorąc dalej pod uwagę, iż w Stanach materiały pędne i części zamienne są nawet w stosunku do niskiej ceny wozu bardzo tanie, można w przybliżeniu określić, iż w warunkach europejskich conajmniej 75% wydatków związanych z samochodami przypadnie na wydatki konsumcyjne, utrzymanie i konserwację taboru.

Naturalnie w rozkładzie wydatków bardzo dużą rolę odgrywa posiadany już i kursujący tabor samochodowy, wszystkie bowiem pozycje odnoszą się do całego, a nie tylko do nowonabytego taboru.

Ponieważ jednak we wszystkich krajach kursuje pewna określona ilość samochodów — można bez wielkiej omyłki przypuścić, iż w obrotach związanych z automobilizmem około $^1/_4$ stanowi zakup nowych wozów a $^3/_4$ — zakup materiałów pędnych, części i wydatki na obsługę.

Stanowi to bardzo ciekawą naukę i dla nas, którzyśmy szczęśliwie wyszli z impasu samochodowego. Rok bieżący dał nam bardzo poważny przyrost nowych maszyn, wzrosną więc: zapotrzebowanie części i akcesorii, wzrośnie ilość reparacyj itp. Aby więc tegoroczny wzrost



Rys. 2. Amerykański dalekobieżny „krążownik lądowy". 1) Wejście, 2) umywalnie, 3) steward, 4) wentylacja, 5) przedział górny (fotele w pozycji dziennej), 6) stolik połączony z umywalnią, 7) fotele dodatkowe, 8) kucharz, 9) szofer, 10) miejsce dla obsługi, 11) silnik, 12) wejście do kuchni, 13) kuchnia, 14) przedział w nocy, 15) wentylacja, 16) korytarz wewnątrz wozu.

zainteresowania się samochodem utrzymać, koniecznym jest zwrócić uwagę na dobre zorganizowanie obsługi. W dziedzinie tej u nas jest jeszcze bardzo dużo do zrobienia z pożytkiem równym dla posiadaczy samochodów jak i dla właścicieli warsztatów i stacyj obsługi.

Prócz kwestii czysto organizacyjnych dotyczących utworzenia odpowiedniej ilości warsztatów, kwestia kosztów remontu będzie odgrywała bardzo ważną rolę. W Niemczech — gdzie samochód zaczyna obecnie odgrywać podobno rolę jak w Stanach, poważnie już myślą o wydaniu ogólnej taryfy remontów dla wszystkich marek samochodowych. Narazie trzy fabryki Adler, Ford i Opel ogłosiły już taką taryfę obwiązującą dla warsztatów przez siebie polecanych.

Nad opracowaniem ogólnej taryfy pracują obecnie w Niemczech przemysłowcy samochodowi przy udziale właścicieli warsztatów, świata pracy i Niemieckiego Automobil-Klubu.

W naszych warsztatach było by może przedwczesnym podjęcie konkretnych prac w tym kierunku, warto by jednak rozpocząć badanie tego zagadnienia, które prędzej czy później stanie się aktualnym.

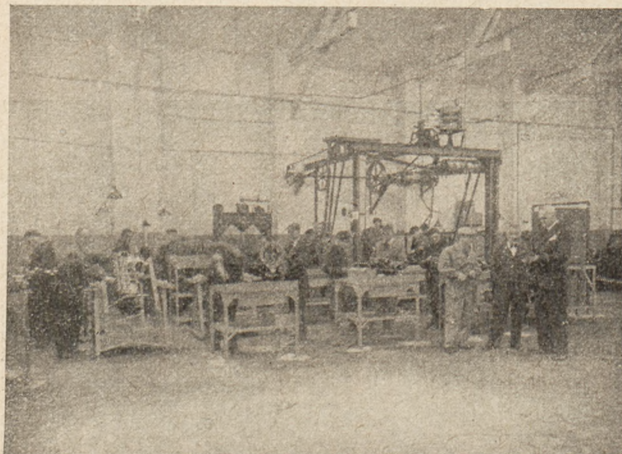
STACJE OBSŁUGI POLSKIEGO FIATA



Ogólny widok stacji obsługi w Poznaniu. Stacja ta jest w tej chwili w trakcie przeróbki i przeniesiona zostanie do własnego wspaniałego budynku jeszcze w bieżacym roku.

Długoletnia praca pionierska P. Z. Inż. i Polskiego Fiata wydała owoce nie tylko w tym kierunku, że mamy dziś szereg typów samochodów produkowanych już masowo w kraju, ale nadto, że wytworzono specjalną kulturę i opiekę nad samochodami należącymi do jednego wspólnego gniazda rodzimego.

Stacje obsługi możliwe są w tych krajach i mogą być postawione na wysokim poziomie jedynie tam, gdzie na dużej przestrzeni spotyka się wiele samochodów tej samej marki. Czytaliśmy i słyszeliśmy wiele o samochodach Forda i Chevroleta oraz o ich stacjach obsługi na terenie Ameryki, których sprawność jest podziwu godna. Ideą przewodnią tych stacyj obsługi, jest umożliwienie klijentowi napraw w czasie fantastycznie krótkim. Przeglądając uważnie ogłoszenia pism amerykańskich, możemy stwierdzić niejednokrotnie, że punktem wyjścia tych wysoce wyspecjalizowanych stacyj i warsztatów naprawczych, jest skrócenie czasu danej serii napraw do granic ostatecznych. Tak np. czytamy, że naprawa hamulców połączona z wymianą wszystkich 4 bandaży i naciągnięciem nowych taśm trwa 45 minut — a tuż zaraz, znajdujemy podkreślenie, że w czasie obiadu można oddać wóz do naprawy i po obiedzie zabrać go gotowym do dalszego użytku.



Wnętrze warsztatów i stacji obsługi Polskiego Fiata w Łodzi.

Nie inaczej przedstawia się pasowanie łożysk, wymiana cylindrów, doszlifowanie zaworów. Zarówno prywatny posiadacz samochodu, jak i zarobkujący szofer może poprostu na raty w różnych dniach miesiąca a raczej w różnych wolnych od pracy godzinach oddawać wóz do częściowej naprawy aż doprowadzi go do stanu zadawalniającego.

I to dzieje się nie tylko w wielkich miastach, w stolicach stanów, lecz nawet w małych skupiskach. Ten system obsługi klijentów wzdłuż wielkich i najbardziej uczęszczanych traktów, jest błogosławieństwem dla ruchu samochodowego.

Rola stacji obsługi jest bardzo skomplikowana. W takim punkcie podróżujący automobilista, musi otrzymać: pomoc i fachową poradę, musi mieć specjalistę, który niechybnie postawi diagnozę co w wozie uległo zepsuciu i który może naprawę przeprowadzić. Dalej, w stacji obsługi, można wóz pozostawić na nocleg — można go oddać do obmycia i nasmarowania, do rewizji jeśli nawet nic nie brakuje, by mieć pewność, że na dalszym etapie podróży nic się złe-



Ogólny widok pięknego wjazdu i stacji obsługi w Gdyni.

go stać nie może. Tam też muszą być zawsze niezbędne akcesoria w zapasie a więc: świece, lampki, akumulatory, drobne części armatury a co najważniejsze, te części mechanizmu do zamiany, które w podróży dłuższej, mogą najłatwiej uledz uszkodzeniu i muszą być wymienione na nowe.

Stąd też, każda stacja obsługi, ma nieraz w nadmiarze i zresztą musi mieć, całą kolekcję części wymiennych, które nie amortyzują się w należyty sposób, są bowiem rezerwą bez jakiej nie może stacja obsługi należycie funkcjonować.

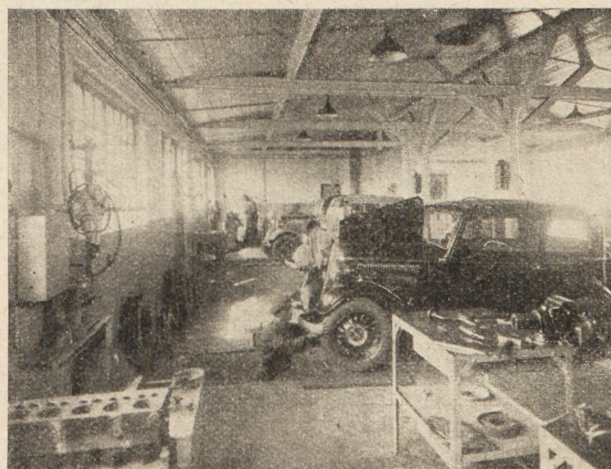
Drugą cenną cechą dobrej sieci stacyj obsługi, jest wyszkolony personel. Przy dzisiejszym tempie rozwoju samochodów, niepodobna wyspecjalizować mechaników i personelu pomocniczego tak, aby był obznajmiony ze wszystkimi markami samochodów kursujących w danym państwie. Można natomiast doprowadzić do perfekcji fachowość personelu dla jednej marki, choćby ta marka miała więcej typów w obiegu.

Pod tym względem personel Fiata, stoi na wysokości swego zadania. Corocznie w okresie pojawienia się nowych typów, Polski Fiat, sprowadza swych zastępców i ich personel kierowniczy, na kurs uzupełniający, gdzie można się zaznajomić, z nowym typem wozu i poznać metody naprawy i demontażu. Resztę dozorują objeżdżający stale instruktorzy Fiata, którzy kontrolują pracę personelu wykonawczego i instruują ich na miejscu.

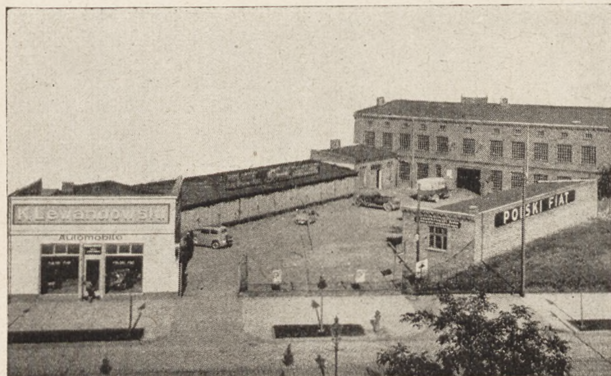
W dziedzinie obsługi ogromną rolę odgrywa właściwy lokal wybrany na stację obsługi i warsztaty oraz zewnętrzny wygląd takiego lokalu. Pod tym względem stacje obsługi Polskiego Fiata, nie różnią się od wspaniałych garaży zagranicznych. Nie żałowano pieniędzy, by zarówno zewnętrzny wygląd jak i wyposażenie w niezbędne urządzenia stanęły na poziomie europejskim.

Cechą współczesnych tak zaprojektowanych stacyj obsługi, jest już na pierwszy rzut oka zarysowująca się czystość i porządek. Propaganda porządku i czystości w warsztacie samochodowym jest niezbędną w naszej jeszcze nowej kulturze samochodowej i wzory polskich stacyj obsługi Fiata, promieniować będą na inne podobne zakłady. Tej pionierskiej roli nikt Polskiemu Fiatowi nie odmówi.

Czym jest bowiem czystość przy naprawie, zrozumie ten, kto zdobędzie się na takie porównanie: „jeżeli nie można przeprowadzić operacji rannego człowieka w brudzie to i rozbiórki samochodu nie można zalecać w kurzu, brudzie i ciemności. Pocóż bowiem starannie myjemy części, filtrujemy zasysane powietrze, cedzimy przez sitka olej i benzynę, jeśli kładziemy na zakurzoną podłogę rozebrane części i zamiatamy warsztat przenosząc kurz na delikatne, dokładnie dopasowane części mechanizmu.



Wnętrze stacji obsługi w Gdyni.



Stacja obsługi Polskiego Fiata w Inowrocławiu.

To też staranność z jaką postępuje się przy naprawie, rozbiórce i czyszczeniu samochodów na stacjach i w warsztatach Polskiego Fiata, muszą stać się z biegiem czasu normą dla innych analogicznych pracowni samochodowych.

Największą jednak zasługą Polskiego Fiata, jest właściwe rozmieszczenie po całym państwie punktów przedstawicielskich i stacyj obsługi oraz warsztatów naprawczych. Dla zilustrowania tego stanu rzeczy, zamieszczamy mapę Polski z głównymi traktami drogowymi, wykreślonymi na podstawie Mapy Dróg P.T.K. z oznaczeniem miejscowości gdzie te stacje obsługi się znajdują. Jest ich pod koniec bieżącego roku trzydzieści. Otóż najciekawszą w tej mapie rzeczą jest gęstość tych stacyj rozmieszczonych w taki sposób, że automobilista jadący Polskim Fiatem, w dowolnym kierunku przez Polskę, ma w bardzo niewielkich odstępach punkt oparcia, poradę, obsługę i pomoc w razie uszkodzenia samochodu.

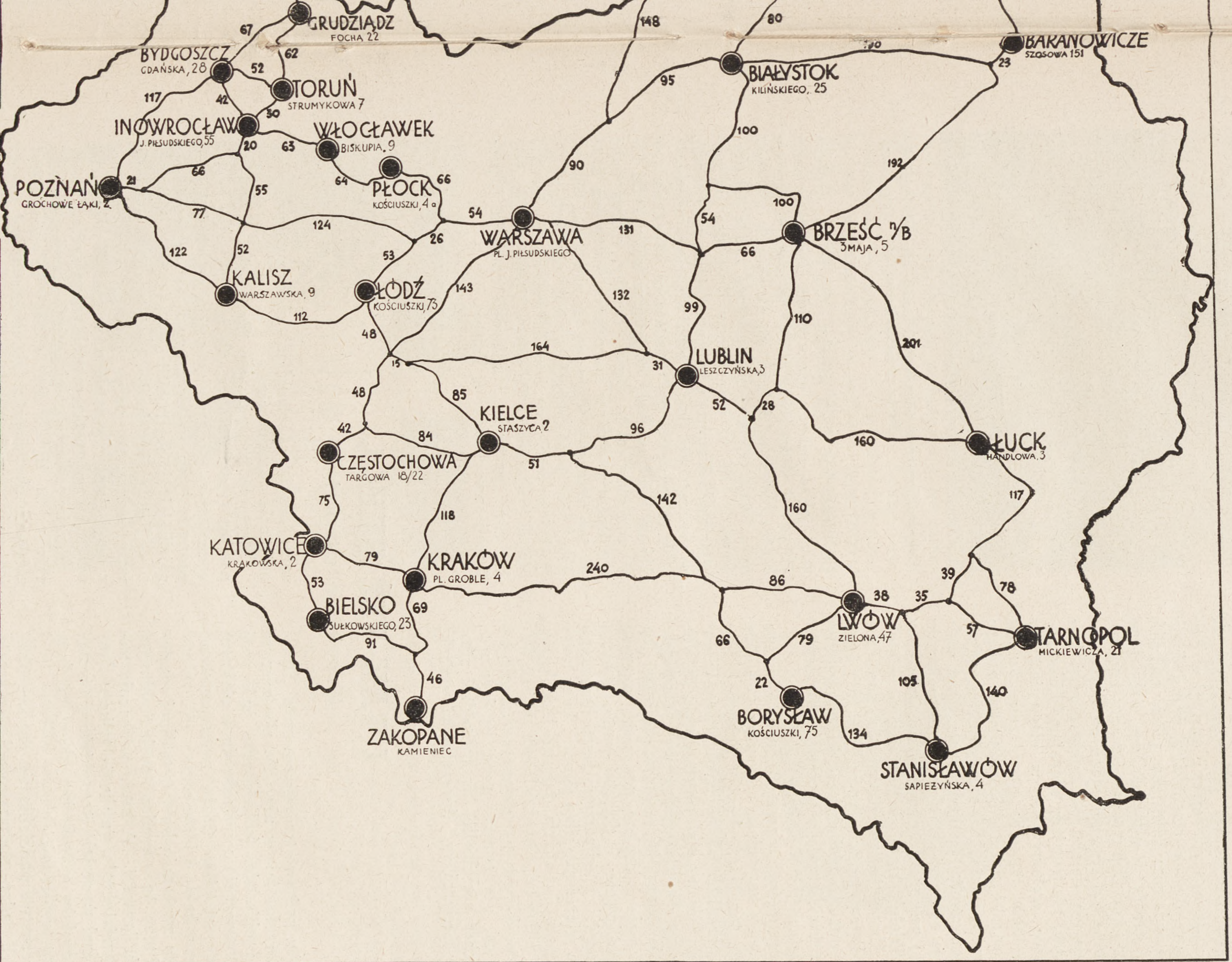
Zarówno dla szofera zarobkującego, samochodem osobowym, autobusem, czy wozem ciężarowym jak i dla prywatnego posiadacza wozu



Najważniejsze w stacjach obsługi są właściwe urządzenia. Zarówno warszawska jak i inne stacje obsługi, posiadają wszystko co jest niezbędne dla szybkiego przeglądu i naprawy samochodów.

STACJE OBSŁUGI POLSKIEGO FIATA

WILNO Kalwaryjska 6
GRODNO Dominikańska 22
SUWAŁKI 1 Maja 22
BAKANOWICZE Szosowa 151
GDAŃSK Weidengasse 38
GDYNIA Św.-Jańska 110
GRUDZIĄDZ Focha 22
BYDGOSZCZ Gdańska 28



Mapa dróg i najważniejszych szlaków w Polsce z uwidocznieniem miast w których znajdują się stacje obsługi Polskiego Fiata. Podane odległości w kilometrach wskazują, że sieć tych stacyj jest gęsta. Tylko posiadacz samochodu Fiata jest w tej szczęśliwej sytuacji, że co kilkadziesiąt lub najwyżej co 200 km. może liczyć na pomoc, poradę fachową i szybką naprawę uszkodzonego wozu.

dla komunikacji miejskiej, ważną rzeczą jest czas naprawy. To co wspomnieliśmy na początku artykułu a mianowicie fantastycznie krótkie czasy naprawy w Ameryce, stały się też wzorem dla naszych stacyj obsługi w Polsce. Kto zna dawne stosunki z przed kilku lat, temu wiadomem jest jaką plagą naszych mniejszych garaży i warsztacików były i są jeszcze nigdy nie dotrzymane terminy napraw.

W warszawskiej głównej stacji na Sapieżyńskiej obowiązują daleko posunięte normy drobnych napraw, nie trwające więcej nad kilka godzin, większe wykonywane w ciągu jednego dnia a kapitalne remonty ograniczone do dni 10. Są to normy możliwe jedynie przy dobrze wyszkolonym personelu i należytych urządzeniach pomocniczych. Ciekawą rzeczą jest walka z pulsacją napraw. Doświadczenie pokazuje że najwięcej napraw drobnych zgłaszają klijenci w poniedziałek, najmniej jest ich w piątek i sobotę. Umyślnie zdradzamy tę tajemnicę naszych kolegom posiadającym Fiaty czy inne zresztą samochody zaglądające do warsztatów na Sapieżyńskiej, by wykorzystywali możliwości w dnie mniej nasilone.

Na zakończenie tych rozważań, musimy jeszcze zwrócić uwagę na jeden niezmiernie ważny szczegół. Personel inspekcyjny Polskiego Fiata, posiada rzadkie jak na nasze stosunki doświadczenie. Nie ma się zresztą czemu dziwić. Miesięcznie na każdego inspektora warsztatowego wypada dosłownie setki przeglądów. Są to czasami małe i drobne naprawki, czasami tylko wysłuchiwanie i doregulowanie motoru czy innej części mechanizmu samochodowego trwające nie więcej niż kilka minut. Lecz uwaga, rozpoznanie i decyzja takiego inspektora, jest zawsze pełna odpowiedzialności wobec klijenta. Nieraz klijent wpadający na chwilę by nabrać paliwa, czy smarów prosi by jego wozem przejechać się chwilę, by sprawdzić ster, mechanizm kierowniczy, doregulować gaźnik,



Magazyn części zamiennych i stacja obsługi Polskiego Fiata w Grudziądzu.

lub posłuchać bieg silnika. Są to tak drobne, lecz jakże cenne, szczególnie dla nowicjusza porady i wskazówki. Ale te nużące rewizje nieraz całkiem dobrze sprawujących się maszyn, mają jedną niezaprzeczoną zaletę dla personelu. Oto ci inspektorzy dochodzą do niewiarygodnej wprawy w ocenie stanu samochodu, w umiejętności postawienia właściwej diagnozy.

A to przecież dla posiadacza najważniejsze: Można mieć zaufanie do lekarza który setki razy rozpoznawał te same choroby, można mieć i pewność i wiarę w mechanika, który zna każdy ton maszyny, który po ciemku może powiedzieć co w samochodzie jest niewłaściwego. Na tej wprawie, na tym doświadczeniu mechaników i inżynierów Polskiego Fiata, można dziś budować przyszłość dalszego rozwoju i produkcji samochodów w Polsce.

Inż. Eugeniusz Porębski

I TAK TEŻ BYWA...

(Opowieść autentyczna)

W saloniku państwa mecenasowstwa Tuminiewskich wrzało, jak w ulu. Po skończonym imieninowym obiedzie, (solinizantką była pani domu) całe towarzystwo znalazło się w pięknym i przytulnym saloniku, gdzie zaproponowano gościom czarną kawę i likiery.

W pewnym momencie ktoś w ogólnej rozmowie wysunął tezę, że w symfonii życia dominantą jest *zbieg okoliczności*. A ktoś, widocznie nastrojony pesymistycznie, czy może tylko melancholijnie, zaczął dowodzić, że dyktatorem w nadawaniu kierunków w życiu jest nie zbieg, lecz raczej *rozbieg okoliczności*.

Całe towarzystwo podzieliło się na dwa obozy, z których jeden podtrzymywał wysuniętą tezę, drugi zaś stanął jak obronny mur, przy antytezie zagadnienia.

Wreszcie inżynier Jan Robowski — starszy pan po sześćdziesiątce, ale jeszcze pełen życiowej werwy, korzystając z tego, że był dobrze znany całemu towarzystwu, jako człowiek, co najgłębiej zbadał tajniki życia, zabrał głos:

— Pozwólcie, drodzy państwo, że oświetlę wam poruszoną przez was sprawę zupełnie z innej strony i przetnę wasz spór, wysunąwszy własną tezę, opartą o praktyczne życie.

Rozstrzygnięcie całej kwestii zamykam w aforyzmie, że to, co dla jednego człowieka jest zbiegiem okoliczności, dla drugiego jest często ich rozbiegiem.

Słuszność tego rozumowania dowiodę państwu na przykładzie z własnego życia, o ile państwo na to pozwolą.

— Ależ prosimy, prosimy — zabrzmiał zgodny chór zaciekawionych słuchaczów.

— Dziękuję za zachętę — rzekł inżynier Robowski i zaczął swoją opowieść:

— Działo się to ładnych kilkadziesiąt lat temu, dość powiedzieć, że była to chwila, kiedy po raz pierwszy na świecie ukazał się nowy wynalazek — powóz bez koni, zwany samochodem. Ten fakt zbiegł się z chwilą ukończenia przeze mnie Instytutu Górniczego w Petersburgu i przyjazdem moim na letni odpoczynek do majątku rodziców niedaleko Radomia. Jako młody inżynier, byłem przez rodzinę podziwiany i fetowany do nieskończoności. Ojciec mój posunął się tak daleko, że podarował mi samochód. Był to na Radomskiej ziemi pierwszy okaz tego rodzaju. Rzecz prosta, byłem oczarowany tak wspaniałym podarunkiem, a ostatecznie wprowadzony w zachwyt doręczeniem dwóch tysięcy rubli na podróż samochodową po Europie.

Po miesiącu opanowałem już maszynę i wyruszyłem w niej w świat, czule żegnany przez całą rodzinę. Na wyjezdnym ojciec mi dał tylko jedno zlecenie: „Jak będziesz w Hiszpanii, to odwiedź stryja Ksawerego i napomknij mu, że czas byłby już wracać do kraju".

Trzeba państwu wiedzieć, że ów stryj, starszy brat mego ojca, zawodowy astronom, już od kilkunastu lat siedział w Hiszpanii. Po śmierci ukochanej żony, stryj Ksawery, stroniąc od ludzi i życia, wynajął na nieograniczony czas jakiś stojący zupełnie na uboczu od miast zameczek w hiszpańskich Pirenejach, urządził tam obserwatorium astronomiczne i tam postanowił zbadać orbitę jakiejś komety, co wówczas nagle zabłysła na niebie i jeszcze prędzej znikła. Ostatecznym celem jego obliczeń miało być określenie, kiedy nad niebem zachodniej Europy owa kometa znów się ukaże? Była to praca bardzo ciężka, lecz wykonywana w warunkach najodpowiedniejszych, a więc: spokój, cisza, żadnych ludzi, żadnych gazet. Nic, tylko kometa, on i stary Maciej — kamerdyner i kucharz w jednej osobie.

Nie będę tu opisywał uroku przygód, zachwytów i rozczarowań, które los mi rzucał pod nogi podczas mej pierwszej podróży po Europie, bo zajęłoby to zbyt dużo czasu, lecz pozwolę sobie wprowadzić kochanych państwa wprost do zagubionej w Pirenejach siedziby mego stryja pustelnika. Przyjął mnie on, po wylegitymowaniu się przeze mnie, kto zacz jestem, nadspodziewanie przyjaźnie. Wypytywał o rodzinę, o stosunki w kraju, a ostatecznie przy obiedzie rozkrochmalił się do tego stopnia, że kazał podać Maciejowi butelkę szampana. Przy kielichu wzniósł nawet toast za powodzenie moje, jako żółtodzióbego inżyniera. Wreszcie przy kawie zagadnął mnie:



...Poprostu, zapatrzony w niebo, nie miał zielonego pojęcia o tym, co się dzieje na ziemi...



...I tu stało się coś nieoczekiwanego...

— A teraz, mój Janku, powiedz mi, w jaki sposób dostałeś się tu do mnie?

— W sposób bardzo prosty — odpowiedziałem, bo adres dokładny dał mi ojciec.

— A gdzie wynająłeś konie, żeby dotrzeć do mnie, boć przecie siedziba moja stoi na uboczu w stosunku do stacji kolejowej.

— Stryju kochany, nie potrzebowałem ani kolei, ani koni, gdyż przyjechałem tu własnym samochodem.

— Czym?

— No, samochodem.

— A co to jest?

W tym momencie zrozumiałem, że stryj mój, nie czytając gazet, nic nie wiedział o istnieniu tego, tak fascynującego wynalazku. Poprostu, zapatrzony w niebo, nie miał zielonego pojęcia o tym, co się dzieje na ziemi. Oczywiście postarałem się jaknajzwięźlej wytłomaczyć stryjowi konstrukcję silnika, podwozia i karoserii. Stryj mój był więcej niż zdumiony i, słuchając mego wykładu, od czasu do czasu wtrącał: — To niemożliwe! To niemożliwe! A gdy już trochę ochłonął, wrócił jeszcze raz do działania silnika i, gdy mu wreszcie wytłomaczyłem, że samochód posuwa się naprzód, dzięki wybuchom, jakie powstają od spalania się w silniku benzyny, krzyknął:

— Dosyć! Jeżeli sam jesteś wariatem, to nie zapominaj, że ja jestem przy zdrowych zmysłach! Przecież gdyby tak było, jak ty mówisz, to twój samochód już od pierwszego wybuchu powinien by się rozwalić na kawałki!

Ledwie mi się udało uspokoić podnieconego do ostatnich granic starowinę, wysunąwszy projekt, żebyśmy wyszli na podwórko, gdzie stoi mój samochód i że tam zademonstruję mu, jak cudownie działa silnik bez ujmy dla całości pojazdu.

Nie tracąc ani chwili czasu, wyszliśmy na zamkowy podwórzec. Najpierw obejrzeliśmy samochód ze wszystkich stron, pokazałem stryjowi maszynerię, a wreszcie usadziwszy go na fotelu, który stał na tarasie przed domem, założyłem korbę, zrobiłem nią kilka obrotów...

I tu stało się coś zupełnie nieoczekiwanego. Trzask! Huk! Słup ognia! A gdy się podniosłem z trawnika, na którym w niezrozumiały dla mnie sposób znalazłem się w pozycji leżącej, zobaczyłem tylko szczątki mego pięknego auta i usłyszałem tryumfujący okrzyk stryja:

— A co? Nie mówiłem?!

W jaki sposób wyszedłem cały z tej katastrofy? Nie wiem.

Dlaczego mój samochód w jednym momencie rozsypał się zupełnie na proszek do zębów? Nie rozumiem. Zresztą mniejsza o to.

Powracając do swego założenia, stwierdzam tylko, że ten wypadek był szczęśliwym zbiegiem okoliczności dla mego stryja, gdyż potwierdził jego tezę, a jednocześnie był on dla mnie jaknajfatalniejszym ich rozbiegiem.

Rzecz prosta, po kilku dniach pobytu u stryja, wyruszyłem w drogę powrotną w sposób bardziej dla niego strawny. To znaczy, że wlokłem się półtorej godziny góralską furą, ciagnioną przez parę nędznych szkap do stacji kolejowej, a stąd, przy pomocy różnych systemów lokomotyw i wagonów (zależnie od kraju, przez który przejeżdżałem), dotarłem wreszcie do prastarej siedziby moich przodków na ziemi Radomskiej.

Leon Łuskino

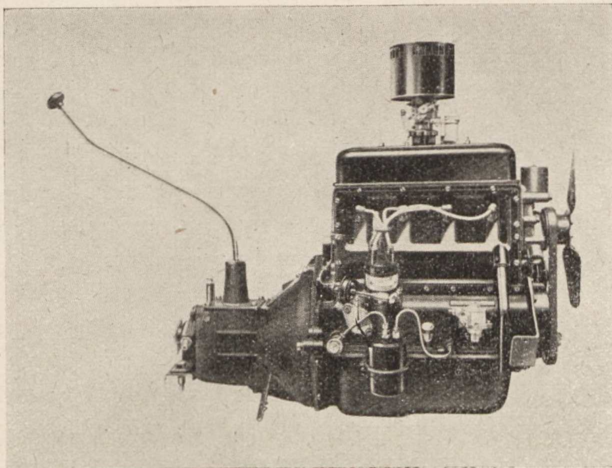
Z WYSTAWY LONDYŃSKIEJ

Nowy małolitrażawy samochód — Vauxhall »10«

Ostatnie wystawy samochodowe w Paryżu i w Londynie dowiodły, że małe wozy wysuwają się obecnie na pierwszy plan europejskiego przemysłu automobilowego.

Posiadanie samochodu przestało być rzeczą zbytkowną, na którą mogą sobie pozwolić jedynie warstwy najzamożniejszej ludności. Rola samochodu, jako wygodnego środka lokomocji, zaoszczędzającego czas i pieniądze, zmieniła się. W związku z tym wzrosły dążenia fabryk do zbudowania popularnego, ale solidnego i wygodnego wozu, którego cena nabywcza oraz eksploatacja, byłyby niskie. Liczne firmy, jak np. Vauxhall, które dotychczas produkowały jedynie większe, 6-cylindrowe samochody, rozpoczęły w roku bieżącym również produkcję wozów mniejszych.

Jednym z najciekawszych eksponatów tegorocznej londyńskiej wystawy samochodowej w Earls Court, był pierwszy małolitrażowy samochód wykonany przez firmę Vauxhall — t. zw. model „10". Zainteresowanie modelem „10" było tym większe, że wóz ten różni się nowoczesnością konstrukcji od innych angielskich małolitrażowych wozów, budowanych na ogół konserwatywnie. Jest to bodaj jeden z pierwszych małolitrażowych wozów angielskich, który został wyposażony w hydrauliczne hamulce (Lockheed),



Silnik 4-cylindrowy Vauxhall „10".

niezależne zawieszenie przednich kół, karoserię samonośną, wykonaną całkowicie ze stali i skrzynkę biegów, posiadającą wyłącznie skośnie zazębione tryby.

Vauxhall „10"; posiada 4-cylindrowy, górnozaworowy, wahliwy silnik o pojemności 1,2 litr. i mocy 34 K. M. Oto kilka dalszych liczb wg. danych fabrycznych.

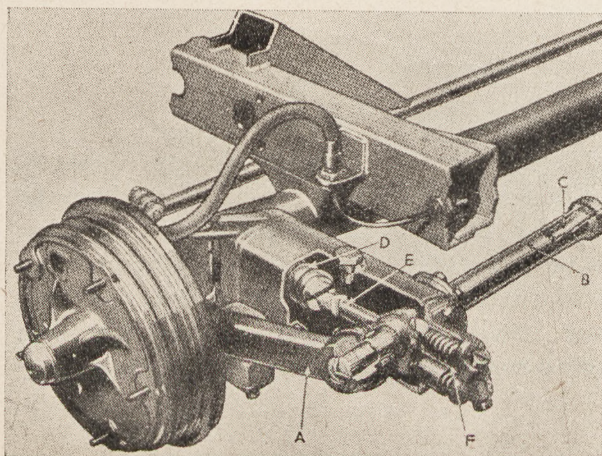
Zużycie benzyny: 7 l. na 100 klm. przy szybkości nie przekraczającej 60 km/godz.

Zryw: w ciągu 8 sekund osiąga się szybkość 48 km/godz. łącząc poprzez wszystkie biegi.

Największa szybkość: 105 km/godz.

Silnik jest więc oszczędny w zużyciu paliwa oraz sprawny. Przyczynił się do tego w dużej mierze gaźnik.

Karburator zaopatrzony jest w pompkę pomocniczą, która zostaje samoczynnie uruchomiona przy nagłym naciśnięciu akceleratora. Pompka akceleracyjna wtryskuje wówczas jednorazowo małą dawkę benzyny wzbogacając w ten sposób mieszankę i potęgując zryw silnika. Poza tym gaźnik posiada specjalną przeponę, która, w zależności od obciążenia silnika, samoczynnie wpuszcza dodatkowy prąd powietrza, wytwarzając najodpowiedniejszą i oszczędniejszą mieszankę. Gaźnik ten fabryka określa jako 6-fazowy, ponieważ wytwarza 6 różnych mieszanek, stosując samoczynnie najodpowiedniejsze w każdej okoliczności. Normalne gaźniki są na ogół 3-fazowe.



Niezależne zawieszenie przednich kół.

Przy projektowaniu karoserii cofnięto słupek drzwiowy. W ścianach bocznych umieszczono 4 szerokie otwory, zamiast 6-ciu wąskich. W ten sposób uzyskano szersze drzwi oraz lepszą widoczność.

Na umieszczonej obok fotografii widać, że w tylnym przedziale mogą usiąść 3 osoby. Służy to jako dowód, że 4 osoby samochód mieści zupełnie wygodnie.

Ciekawe jest działanie niezależnego zawieszenia przednich kół, zastosowanego w modelu Vauxhall „10". Ramię A, na którym koło jest osadzone, zatacza na wybojach łuki, skręcając przy tym elastyczny drążek C oraz rurę B. Drążek i rura skrętna, obliczone na bardzo ciężkie warunki drogowe, przyjmują najsilniejsze wstrząsy. Wraz z drążkiem skrętnym obraca się pomocnicze ramię E. W chwili, kiedy ramię pomocnicze zostaje wychylone z osi martwej, napierająca sprężyna D obraca ramię E o jeszcze większy kąt, ułatwiając tym samym pokonanie oporu drążka oraz rury skrętnej. Na szczególnie złej drodze ramię pomocnicze obraca się o większy kąt, ściskając w tym położeniu słabiej sprężynę, która tym samym nie wywiera już wpływu znacznego na powiększenie elastyczności drążka i rury skrętnej. Ruchy ramienia pomocniczego przenoszą się na 2-osiowy hydrauliczny amortyzator F, który działa stale.

Główną zaletą powyższego systemu jest, że przystosowuje samoczynnie, w zależności od warunków terenowych, stopień elastyczności resorowania. Poza tym wszystkie części ruchome znajdują się stale w oliwie, są więc dobrze chronione i nie wymagają specjalnej obsługi.

Jak widać z niektórych szczegółów, jak np. efektownego, chromowanego pancerza chłodnicy, starannie dobranego kompletu narzędzi i t. p., fabryka nie szczędziła pieniędzy na dobre wyposażenie samochodu i na danie mu estetycznego wyglądu zewnętrznego. Karetki luksusowe posiadają boczne szyby odwietrzne systemu Fishera, rozsuwany dach i siedzenia skórzane. Wszystkie szyby wykonane są z niepryskającego szkła „Triplex".

Wszystkie tryby synchronizowanej skrzynki biegów są skośnie zazębione. Niska redukcja tylnej osi: 1:5,14 umożliwia uzyskanie lepszej szybkości przy oszczędzaniu na obrotach silnika.

Nożny hamulec działa hydraulicznie na wszystkie 4 koła, zaś ręczny — mechanicznie na tylne koła. Lewarek ręcznego hamulca jest wygodnie umieszczony pod deską rozdzielczą. W ten sposób hamulec ręczny jest nietylko hamulcem postojowym, ale w razie uszkodzenia systemu hydraulicznego, odgrywa również rolę wygodnego, sprawnie działającego hamulca mechanicznego.

W zależności od stanu akumulatora, odpowiedni regulator samoczynnie zmienia stopień ładowania prądnicy. Wyczerpanie, albo — co jest bardziej szkodliwe — przeładowanie akumulatora, jest więc podczas jazdy prawie niemożliwe.

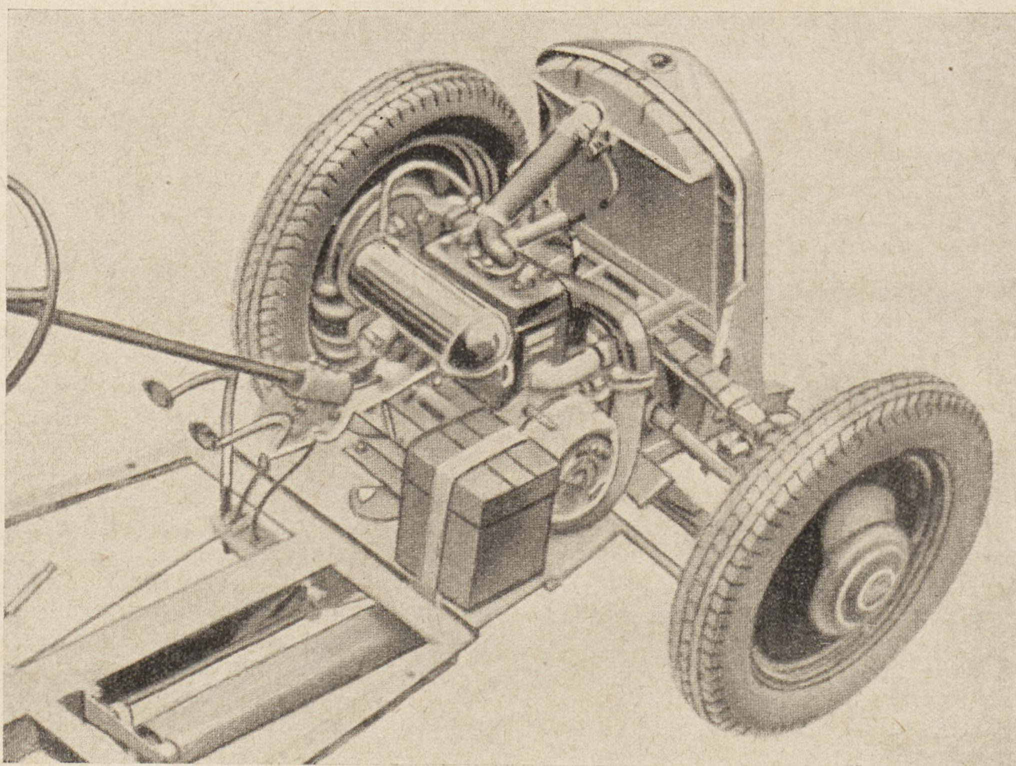
Wkrótce ma nadejść do kraju większy transport samochodów Vauxhall „10". Ze względu na zalety techniczne oraz stosunkowo niską cenę modelu Vauxhall „10", należy się spodziewać, że zostanie on na naszym rynku dobrze przyjęty.

GARŚĆ WIADOMOŚCI O DWUTAKCIE

Nie ulega wątpliwości, że silnik dwutaktowy został już dzisiaj doprowadzony do wysokiej doskonałości. Prostota konstrukcji tych silników i ich wytrzymałość zdobyły sobie setki tysięcy zwolenników, a niezawodność dwutaktu w najcięższych warunkach pracy jest już dziś przysłowiową. Wszystko to zmusza do zastanowienia się nad przyczynami tak wielkiego rozpowszechnienia się samochodów z silnikami dwutaktowymi i ich przewagą nad znacznie większymi silnikami 4-ro taktowymi pracującymi w tych samych warunkach.

Zwycięskie wejście silnika dwutaktowego do produkcji samochodowej zawdzięczać należy w pierwszym rzędzie fabryce AUTO-UNION (D.K.W.), która prowadząc od wielu lat doświadczenia nad udoskonaleniem dwutaktu i dysponując ogromnymi środkami technicznymi i finansowymi mogła odrazu wypuścić na rynek modele absolutnie wypróbowane, a nie materiał doświadczalny. W ten sposób pozyskano odrazu zdecydowanych przyjaciół wśród klienteli dla silnika dwutaktowego.

Silnik dwutaktowy obalił cały szereg trudności przywiązanych tradycyjnie do pracy normalnych silników 4-ro taktowych. Jest na przykład ogólnem mniemaniem, że nie można silnika trzymać przez dłuższy czas na dużych obrotach. Nie dotyczy to zupełnie silnika dwutaktowego chociażby dlatego, że nie posiadając zaworów, tłok przy dwutakcie rozdziela sam dopływ mieszanki i odpływ gazów, może on być doprowadzony łatwiej do wysokich obrotów i na nich przetrzymywany, co jest korzystniejszym od mę-



Nadzwyczaj ciekawe zawieszenie silnika i rozwiązanie napędu na przednie koła w samochodzie DKW.





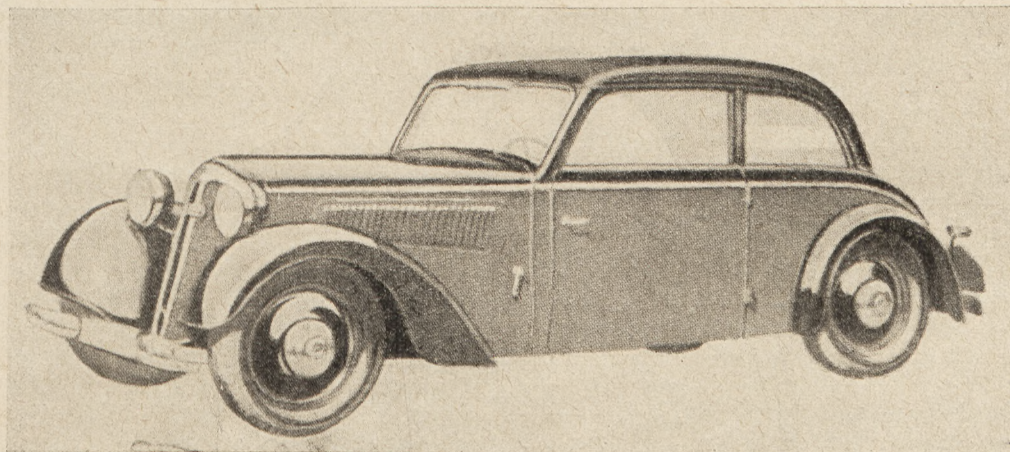
Dwutakt w różnych warunkach terenowych: piasek i woda.

czenia silnika na nieodpowiedniej przekładni. Rozdzielanie gazów przez tłok ma jeszcze jedną bardzo wielką zaletę, pozwalającą na długie trzymanie silnika na pełnych obrotach: mianowicie mieszanka wsysana jest przez dolny karter silnika i co zatem idzie silnie go chłodzi, co nie może mieć miejsca przy silniku 4-ro taktowym wypełnionym rozgrzanym nieraz do wysokiej temperatury olejem.

Na dobre chłodzenie silnika dwutaktowego znaczny wpływ ma również niski stopień sprężania, który przy nowych 4-ro taktach doprowadzony jest do bardzo wysokiej górnej granicy, w celu uzyskania maksymalnej mocy przy małym litrażu. Między innymi niski stopień sprężania przy dwutakcie wpływa także na jego cichobieżność.

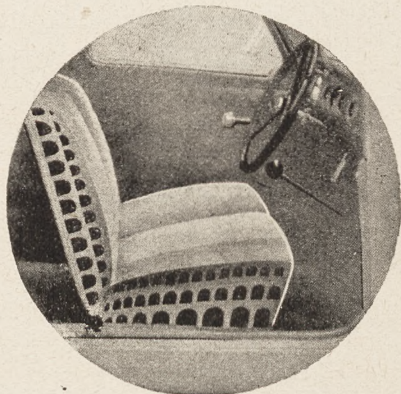
W rezultacie możność przebywania dużych przestrzeni z maksymalną szybkością, doskonałe chłodzenie, duża cichobieżność i wielka oszczędność w zużyciu paliwa połączone z bardzo ciekawie i ultranowocześnie rozwiązanym przez fabrykę D. K. W. podwoziem, złożyło się na danie miłośnikom sportu samochodowego wozu o zaletach, które każdy posiadacz chciałby widzieć właśnie w swoim samochodzie.

T. P.



Ostatni model D. K. W.

CZYM JEST PIASTOPIL?

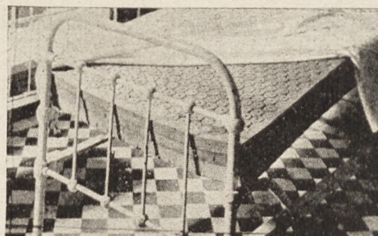


PIASTOPIL poduszki — materace z gumy gąbczastej powodują niesłychany wprost przewrót w dziedzinie wyścielania krzeseł, foteli, tapczanów i siedzeń wszelkiego rodzaju (Pat. R. P. Nr. 23228).

Dzięki genialnie pomyślanej konstrukcji, nareszcie powstał nowy typ siedzeń, który przy swej trwałości i lekkości daje znakomitą miękkość, komfort i wygodę. Materace i poduszki „Piastopil“ wykonane są z elastycznej gumy gąbczastej, której nadano formę licznych sześciościennych komórek, połączonych u podstawy na jednej płaszczyźnie. Poszczególne komórki posiadają na swej górnej i bocznych ściankach otwory do przepływu powietrza. Każda część t. zn. komórka jest niezależna od drugiej, a więc z chwilą przesunięcia ciężaru ciała na poduszce, czy materacu, powietrze przepływa z jednej komory do drugiej, przez co otrzymujemy idealną wprost równomierność ucisku, elastyczność i gibkość, dającą uczucie wielkiego wypoczynku i komfortu. Przy zastosowaniu „Piastopilu“ zbytecznym jest używanie sprężyn, które do tej pory były niezbędne przy konstrukcji siedzeń wyścielanych. Jest to zupełnie logiczne, gdyż w „Piastopilu“ rolę sprężyn spełnia elastyczność ścianek komórkowych oraz przepływające powietrze. Dokładna wentylacja nie tylko powierzchni, ale i wnętrza daje zupełną gwarancję, że „Piastopil“ nie stwarza uczucia gorąca w miejscach oparcia.

Dzięki swej konstrukcji komórkowej oraz zastosowania gumy gąbczastej, „Piastopil“ nie posiada mocnych odrzutów i reagowanie jego na wszelkiego rodzaju wstrząsy jest minimalne. Nadmienić należy, że zależnie od potrzeb — stosuje się do siedzeń i oparć poduszki o dwu — lub trzech warstwach płaszczyzn komórkowych, co zwiększa jeszcze miękkość i ogranicza do minimum wszelką wrażliwość na wstrząsy.

Poduszki-materace „Piastopil“ są nadzwyczaj higieniczne, nie zatrzymują kurzu, mikrobów, czy robactwa i w wypadku zanieczyszczenia dają się łatwo myć wodą z mydłem, lub środ-



kami dezynfekującymi, oczywiście po zdjęciu pokrowca. Poduszki-materace „Piastopil“ skutkiem wielkiej ilości komórek i niezależności jednej od drugiej nie deformują się zupełnie i nie zmieniają powierzchni. Dzięki swym praktycznym zaletom stosowane są wszędzie tam, gdzie dbałość o wygodę i higienę jest niezbędnym warunkiem, a więc w kolejnictwie, w autobusach, samochodach, szpitalach, sanatoriach, ale również w domach prywatnych, gdzie nowoczesna pani domu dba o komfort i higienę mieszkania, jak i o taniość jego urządzenia.



Trwałość „Piastopilu“ kilkakrotnie przewyższa wyroby podobne, oraz wykonane z trawy morskiej, waty i włosia. Dzięki niezależnym od siebie komórkom i istniejącym wewnątrz otworom przy najlżejszym nacisku powietrze przepływa z jednej komórki do drugiej, spełniając rolę sprężyn, co stanowi równocześnie doskonałą wentylację, eliminując odparzenia i wrażenia ciepła.

KRONIKA BIEŻĄCA

Od Dyrektora Polskiego Monopolu Loteryjnego otrzymaliśmy następujący komunikat:

Nawiązując do wyjaśnienia udzielonego prasie przed kilku dniami, doszedłem do przekonania, że do pewnego stopnia można pogodzić dążenia graczy obu rodzajów, mianowicie powiększając ilość wygranych kosztem ich wysokości, zachować jednak możliwość wygrania na jeden los większej kwoty. Polega to na tym, że zachowując wysokość dotychczasowych wygranych, a nawet po części je podwyższając, dzieli się los na większą ilość części z tym jednak, że cena części losu nie będzie zmieniona. W 41 więc loterii los podzielony będzie na 5 części. Każda część kosztować będzie 10 zł. Ogólna ilość losów zmniejszona będzie ze 195.000 do 160.000. Wygrana milion złotych jest zachowana. Główna wygrana I-ej klasy wynosić będzie 100.000 zł., w II — 125.000, w III-ej — 150.000. W ten sposób na jedną część losu przypadnie wygrana mniejsza w IV-ej klasie zamiast 250.000 200.000 zł., w I-ej klasie zamiast 25.000 zł. 20.000, w II klasie 25.000 zł. bez zmiany, w III klasie zamiast 25.000 — 30.000 zł., ale z drugiej strony zamiast jak dotychczas czterech wygrywających, będzie ich pięciu. Szanse wygrania zatem dla wszystkich graczy powiększają się o 25%.

Oczywiście najniższa wygrana powiększona jest do 62.50 zł., tak aby po potrąceniu 20% odpowiadała ona cenie losu do klasy następnej. W ten sposób więc powiększona zostaje ilość wygranych, a z nią i szanse wygrania, a jednocześnie pozostawia się możliwość wygrania całego miliona — 100.000, a nawet 125.000 i 150.000 zł. Jeżeli więc ktoś chce wygrać większą sumę może wziąć wszystkie 5 części losu.

Nie dałoby się tego drugiego osiągnąć prostym rozbiciem wygranych na mniejsze kwoty. Mam wrażenie, że tym nowym sposobem zadowolni się jeżeli nie wszystkich graczy, to w każdym razie znaczną ich część. Z tą myślą wprowadza się na próbę ten nowy system oparty na zasadzie, iż zwiększa się ilość mniejszych wygranych, zachowuje się jednocześnie możliwość wygrania większych sum.

Komitet Międzyklubowy do zwalczania anarchii drogowej

Zawiązany z inicjatywy Polskiego Touring Klubu Komitet Międzyklubowy do rozpatrywania zagadnienia uregulowania ruchu drogowego, prowadzi swe prace pod przewodnictwem swego Sekretarza Generalnego p. A. J. Wygarda, delegata do Komitetu z ramienia Polskiego Touring Klubu.

Jednym z najważniejszych i jednocześnie najtrudniejszych zadań jakie wyznaczył sobie Komitet, jest przekonanie czynników właściwych o konieczności planowego choć kosztownego organizowania służby regulowania i pilnowania ruchu drogowego. Stale wzmagający się ruch motorowy, słaba znajomość przepisów drogowych i lekceważenie ich przez t. zw. użytkowników dróg, doprowadza do tego, że na naszych drogach i ulicach panuje straszliwa anarchia, powodująca moc nieszczęśliwych wypadków, niszcząc życie i mienie obywateli.

Dążąc do unormowania tego zagadnienia, Komitet opracował i złożył memoriał w sprawach ruchu drogowego p. Premierowi, wskazując w nim na konieczność zorganizowania czy też wydzielenia ze stanu obecnego korpusu policji, osobnej „policji drogowej", na barki której spadłby ciężar przejęcia całkowitego unormowania i prowadzenia wszystkich spraw i bolączek ruchu drogowego. Następnym postulatem była kwestia przeszkolenia całej policji w zagadnieniach ruchu, tak aby policjant pełniący służbę nawet w maleńkim miasteczku lub zapadłej wsi, będąc w wielkim mieście, nie czuł się jak intruz i mógł rzeczowo zareagować na jakiekolwiek przekroczenie przepisów drogowych.

Trzecim wreszcie postulatem, jest sprawa usprawnienia ściągania kar za przestępstwa drogowe. W chwili obecnej, w starostwach nagromadziły się stosy niezałatwionych protokułów i doniesień, sięgające ilości kilkudziesięciu nieraz tysięcy. Jedynym wyjściem z tej trudnej nad wyraz sytuacji, jest stworzenie permanentnych sądów starościńskich urzędujących w miastach o dużym ruchu, bez przerwy 24 godziny i mogących karać doraźnie grzywnami i aresztem. Tylko tym radykalnym sposobem uda się nauczyć naszych niesfornych pieszych i opornych woźniców do przestrzegania bardzo zresztą łagodnych naszych przepisów drogowych.

Aby te postulaty mogły być wprowadzone w życie, konieczne jest wstawienie do budżetu Państwa odpowiednich sum, gdyż sumy obecnie przeznaczone są absolutnie nie wystarczające.

Znając osobiste zainteresowanie się p. Premiera zagadnieniem ruchu drogowego, Komitet ma nadzieję, że jego postulaty znajdą poparcie, a tym samym doczekają się rychłego załatwienia.

Skład delegacji która udała się do Pana Premiera z ramienia Polskiego Touring Klubu stanowili P. Prezes Zarządu Głównego F. Switalski i P. Aleksander Wygard.

Komunikat parkingowy

W związku ze spodziewanym przyjazdem w okresie przedświątecznym pp. Członków Polskiego Touring Klubu do Warszawy, przypominamy, że na terenie miasta w następujących punktach znajdują się postoje strzeżone:

1) Pl. Marszałka Piłsudskiego przed Hotelem Europejskim (od 12 — 24),

2) Ul. Królewska — przed cukiernią Ziemiańską (od 12 — 24),

3) Pl. Teatralny — przed Operą (wieczorowy)

Jednocześnie zwracamy uwagę, że na postojach jest podział miejsc na strzeżone i niestrzeżone.

Dozorowane są tylko te wozy, które stoją na miejscach strzeżonych i za nie dozorcy odpowiadają.

Wkrótce otwarty będzie jeszcze jeden punkt, o czym zawiadomimy pp. Członków oddzielnie a także ukażą się komunikaty w prasie.

GEN. GOURAUD O POLSCE I ARMII POLSKIEJ

W czasie pobytu w Paryżu, w ubiegłym miesiącu wycieczki automobilistów-członków Polskiego Touring Klubu, Francuski Touring Klub wydał na cześć gości polskich śniadanie, w którym udział wziął również Ambasador R. P. w Paryżu.

Podczas śniadania Prezes Francuskiego Touring Klubu wygłosił przemówienie i odczytał równocześnie list, jaki otrzymał od generała Gouraud, gubernatora Paryża. Wielki żołnierz z żalem usprawiedliwiał niemożność wzięcia udziału w przyjęciu, wyrażając się z zachwytem o Polsce, którą poznał na manewrach armii Polskiej w roku 1935.

Po powrocie wycieczki do kraju, Polski Touring Klub wysłał do generała Gouraud list z podziękowaniem za miłe słowa skreślone pod adresem wycieczkowiczów i naszej armii, w odpowiedzi generał Gouraud nadesłał na ręce wiceprezesa Polskiego Touring Klubu pismo, którego ostatnie zdanie brzmiało, jak następuje:

> „Przesyłam najserdeczniejsze życzenia pańskiej kochanej wielkiej Ojczyźnie, jak również życzenia waszej tak pięknej armii".

List ten otrzymano w Warszawie w dniu, w którym wielki generał przekazywał gubernatorstwo Paryża mianowanemu na to stanowisko gen. Bilotte.

POLSKA OPONA NIEZBĘDNYM ELEMENTEM MOTORYZACJI

W czasie powszechnego kryzysu, gdy tysiące placówek przemysłowych i gospodarczych walczyć musi z pokonywaniem trudności koniunkturalnych, gdy mnóstwo przedsiębiorstw i warsztatów wstrzymuje produkcję, wyrzucając na bruk całe falangi robotników, na naszym gruncie rodzimym powstał ośrodek nieistniejącego dotychczas przemysłu, który szybko stał się jednym z najniezbędniejszych ogniw w problemie motoryzacji kraju.

Hasło motoryzacji rozbrzmiewa dziś w świecie, szczególnego zaś znaczenia nabiera w Polsce, gdzie w zespole przedsiębiorstw technicznych, mających kraj nasz postawić na poziomie odpowiadającym wymaganiom chwili, nie wszystkie jeszcze odcinki tego zagadnienia są należycie rozbudowane.

Krajowa produkcja samochodów, mająca tak kapitalne znaczenie społeczno-gospodarcze i tak gigantyczne zadanie w dziedzinie obrony państwa, tylko wówczas spełni całkowicie pokładane w niej nadzieje, gdy wszystko aż do najdrobniejszych części i szczegółów, produkować będziemy w kraju.

Jeden z odcinków tego aktualnego zagadnienia już od paru lat pochlubić się może pierwszorzędnymi wynikami. Mamy tu na myśli ogumienie pojazdów mechanicznych wszelkiego typu, tudzież samolotów.

Polska produkcja opon samochodowych, motocyklowych, rowerowych i lotniczychześrodkowana w jedynej tego rodzaju w Polsce fabryce „Stomil", nie tylko nie ustępuje w swoim nowoczesnym rozmachu identycznym placówkom zagranicznym, ale pod wieloma względami przewyższa fabrykaty obce. Przede wszystkim bije obcy produkt ceną i jakością, a dostosowana technicznie do naszych ciężkich warunków drogowych, jest rzeczywiście absolutnie pewną i ekonomiczną. Cena tańsza, jakość lepsza — oto dewiza, która przewodzi przy jej fabrykacji.

Głównym centrem przemysłu oponowego jest oczywiście Ameryka, która posiadając wprost nieprawdopodobną na nasze stosunki ilość pojazdów mechanicznych, musiała tak rozbudować swoją produkcję opon, jak tego wymaga konsumpcja, idąca w dziesiątki milionów sztuk rocznie.

Jednakże jeżeli chodzi o stosunki amerykańskie, to jesteśmy świadkami ciekawego zjawiska. W roku 1912 Stany Zjednoczone posiadały 537 fabryk opon samochodowych, natomiast w roku 1936 liczba placówek przemysłu oponowego spadła do niewielkiej stosunkowo cyfry 26 fabryk mimo nowoczesnego wzrostu ilości kursujących samochodów, 511 fabryk zlikwidowano. Utrzymały się jedynie te placówki, które zainwestowały potężne kapitały w unowocześnienie systemów produkcji, które w walce konkurencyjnej przetrwały. Obecnie każda z fabryk amerykańskich ma fundamentalne oparcie ze swej egzystencji przeciętnie w milionie przypadających na nią samochodów, mimo dużego poza tym zbytu jaki chłonie eksport samochodów wysyłanych na cały świat.

Na tle stosunków amerykańskich tym jaskrawiej uwydatnia się rozmach i technika naszej rodzimej placówki. Oparta nie na milionach, ale na nikłej ilości pojazdów mechanicznych wynoszącej zaledwie około 30.000 maszyn, marka „Stomil" w krótkim czasie opanowała rynek. Fachowe kierownictwo, najbardziej nowoczesne urządzenia techniczne, specjalnie szkolony i wykwalifikowany robotnik, uczciwa kalkulacja i zdrowe podstawy ekonomiczne sprawiły, że produkt jest pod każdym względem doskonały i stanowi ostatnie słowo techniki w tej dziedzinie.

Zbawienne skutki zainicjowania krajowej produkcji opon samochodowych odczuli szybko wszyscy właściciele pojazdów mechanicznych w Polsce, albowiem równolegle z rozwojem fabryki „Stomil" nastąpiła ogromna zniżka cen na rynku polskim, mimo podrożenia surowców i przy równoczesnym wzroście jakości towaru.

Jeżeli rzucimy okiem na statystyki fabryczne, które niejednokrotnie mieliśmy możność oglądać na wystawach i targach, to przekonamy się również, jak ważnym czynnikiem społeczno-gospodarczym stała się omawiana placówka. Porównanie wykresów za lata 1930 — 1935 wykazuje olbrzymi wzrost produkcji i zatrudnienia — najlepszy sprawdzian wartości produktu.

Rzucone przed kilku laty hasło: „Stomil pionierem motoryzacji kraju", a równocześnie niezbędnym ogniwem w budowie naszego przemysłu wojennego i zrealizowane konsekwentnie, pozwala nam wierzyć, że w innych dziedzinach dotąd przez produkcję nie opanowanych, doczekamy się warunków podobnych i że tak pesymistycznie do niedawna oceniona sprawa motoryzacji, wejdzie niebawem na realniejsze tory.

Z ŻYCIA POLSKIEGO TOURING KLUBU

KONFERENCJA NAFTOWA

W połowie grudnia b. r. odbyła się niezmiernie ciekawa konferenja z udziałem przedstawicieli przemysłu naftowego i Państwowego Inst. Geologicznego, na temat możliwości obniżki cen benzyny i horoskopów na najbliższą przyszłość.

Konferencję zagaił Pan Minister Ferdynand Świtalski Prezes P. T. K., następnie inż. Porębski w krótkim referacie skreślił dzisiejszy stan rozwoju samochodów z punktu widzenia różnych możliwości stosowania środków napędów i energii mechanicznej.

Przewidując że sprawa paliwa naturalnego jakim jest olej i benzyna — mówił inż. Porębski — w środkowej Europie zaczyna coraz większe nastręczać trudności, myśl techników i konstruktorów szuka rozwiązania innego niż silnik benzynowy. Na ostatniej wystawie samochodowej w Berlinie, Niemcy pokazali, że opłaca się nawrót do silników elektrycznych z akumulatorami, dalej wprowadzono silniki na gaz miejski otwierając w wielu punktach połączenia gazowe do tankowania, dalej pokazano samochody pędzone gazem ziemnym dostarczanym w butlach, a nadewszystko położono wielki nacisk na samochody z własnym generatorem.

Konstruktorzy i posiadacze samochodów patrzą dziś przede wszystkim na koszta napędu i tylko pod tym kątem widzenia, możliwa jest dalsza motoryzacja w naszym kraju. Już dziś do świadomości obywatela automobilisty przenika zrozumienie, że konio-godzina nie powinna więcej kosztować niż 7 groszy — tyle ile kosztuje linie tramwajowe i troleybusowe.

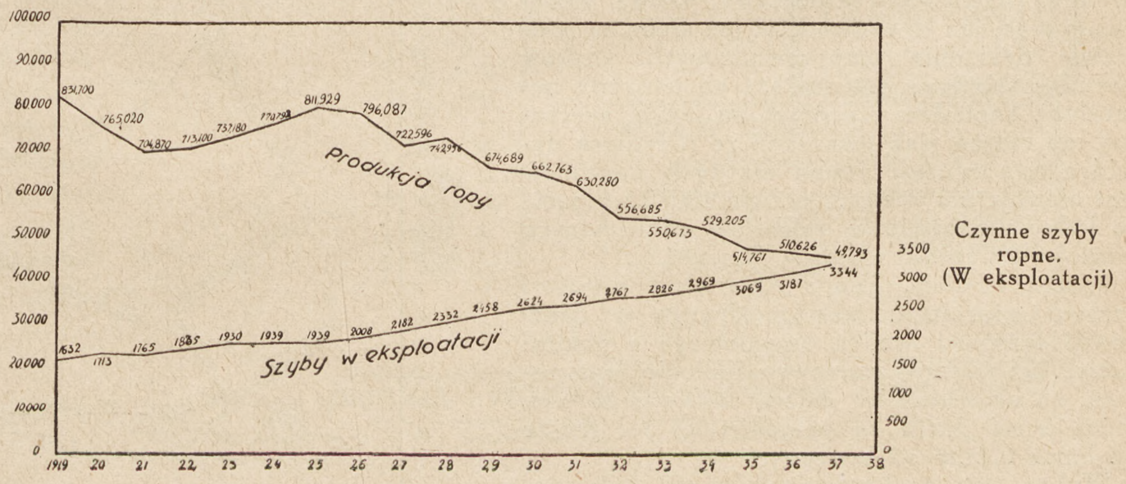
Pojawienie się zagranicą autostrad, naprowadziło techników na myśl puszczenia autobusów a nawet wozów ciężarowych napędzanych prądem elektrycznym. Przed nami powstaje nowa możliwość rozpięcia drutów nad asfaltowymi drogami i puszczenia całej masy samochodów transportowych i regularnej komunikacji napędem elektrycznym. Mamy wrażenie, że gdyby zrewidować, dotychczasowe metody przeróbki ropy i przesunąć ceny na inne produkty, może na jakieś cenniejsze niż nafta i benzyna to udało by się zniżyć cenę benzyny. Wiemy dobrze jak z surowca można wydobywać jeszcze produkty cenniejsze niż główne i te główne zamienić na produkt uboczny mniej wartościowy a raczej mniej kosztowny. Fabryki chemiczne mają niezliczone możliwości wstawienia do swego programu takich produktów, które mogą obniżyć cenę dotychczasowego głównego produktu.

Wreszcie zaznaczył inż. Porębski, że jeśli zaprosiliśmy Panów do narady wspólnej na ten temat, to kierowała nami chęć zbliżenia przedstawicieli producentów, ze światem samochodowym a więc konsumentami i że najłatwiej dojść do porozumienia na drodze narad na terenie neutralnym.

Pan Stanisław Zarzecki przewodniczący Związku producentów i Raf. Ol. miner. w dłuższym wywodzie podkreślił obecny stan przemysłu naftowego, przedstawiając go bez osłonek w sytuacji bardzo ciężkiej. Wywody te dałyby się streścić do następujących trzech zasadniczych punktów: 1) brak kapitałów na poszukiwawcze wiercenia, 2) konieczność odnowienia instalacyj technicznych w rafineriach, które produkują drogo i za mało by była ta produkcja korzystną, 3) stały spadek produkcji ropy, a więc brak surowca podstawowego.

Wykres produkcji ropy i liczby ropnych szybów w eksploatacji
(Szyby w/g stanu na 31.XII każdego roku, w 1937 r. — w/g stanu 30.IX.1937 r.)

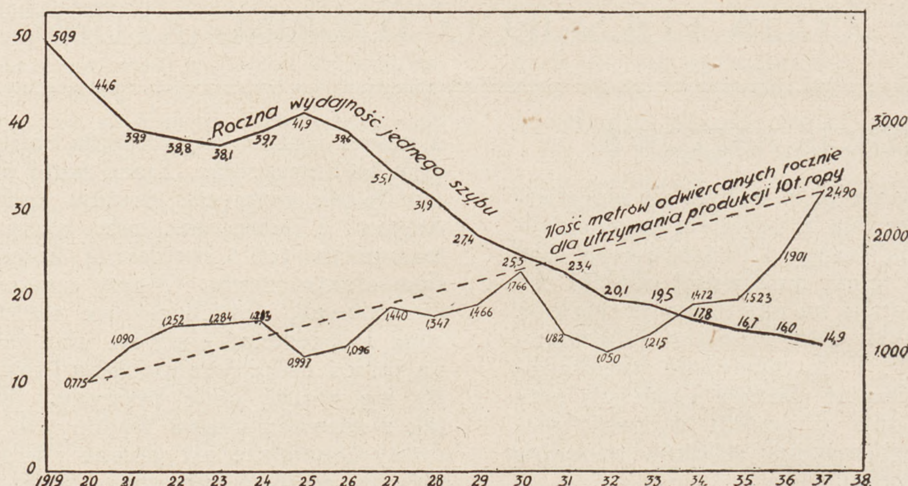
Ropa. Cyst. à 10 ton.



Wykres przeciętnej rocznej wydajności szybów ropnych i ilości metrów, odwiercanych rocznie dla utrzymania wydobycia 1 cyst. ropy.

Wydajność szybu rocznie w cyst. po 10 ton.

Metry odwiercone rocznie w stosunku do 1 cyst. wydobytej ropy.



Wywody te poparł inż. Wacław Bóbr, ilustrując wykresami istotny stan rzeczy, wyrażający się stałym spadkiem wydajności naszych szybów, pomimo zwiększenia ilości wierceń, głębokości szybów a przez to i spadek wpływów z utargu produktami naftowymi, mimo zahamowania eksportu zagranicznego. Wywody swe poparł wykresami, które zamieszczamy do wiadomości naszych czytelników.

W dalszej dyskusji zebranie doszło do konkluzji, że w chwili obecnej zabiegi o obniżkę cen benzyny nie są możliwe, chyba w drodze dalszych ofiar ze strony Skarbu Państwa.

Inż. Porębski, poruszył jeszcze raz możliwość zniżki cen, zapytując: a) czy gdyby udało się skierowanie kapitałów prywatnych do przemysłu naftowego, dałoby to nadzieję na odkrycie nowych terenów roponośnych; b) czy zmodernizowanie urządzeń rafineryjnych umożliwiłyby tańszą przeróbkę ropy i c) czy gdyby te dwie drogi wybrnięcia z trudności, nie wpłynęły na zniżkę cen paliwa samochodowego, czy nie należałoby pomyśleć o założeniu fabryki sztucznej benzyny z węgla.

Na wszystkie te pytania odpowiedzi wypadły ujemne. Produkcja sztucznego paliwa samochodowego, jak to udowadniał inż. Bóbr na podstawie dokładnie przeprowadzonych studiów obcych zakładów, jest droższą od benzyny naturalnej, kapitałom rzuconym na nowe wiercenia nie można dać gwarancji że przyniosą dywidendę a raczej ryzyko dla tych kapitałów jest niezmiernie wielkie, prawie 100% i wreszcie że jedynie odnowienie zakładów rafineryjnych mogłoby przynieść należytą korzyść.

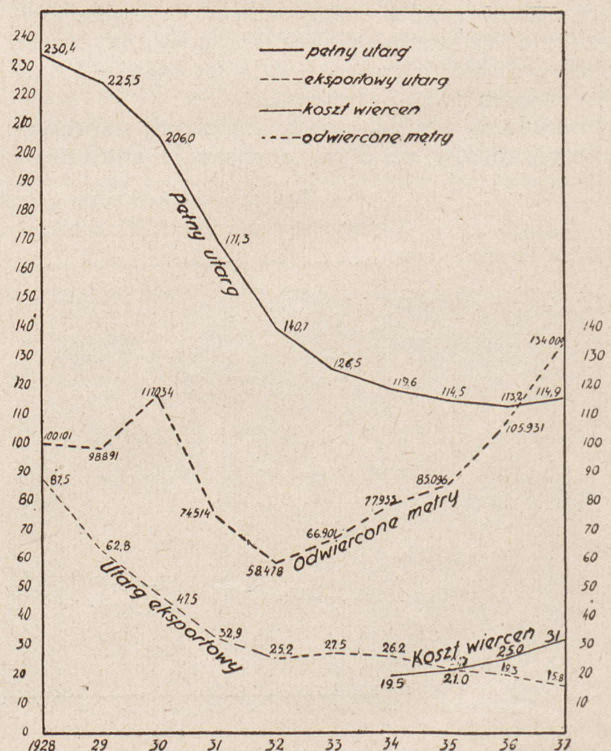
Prezes P. T. K. Pan F. Świtalski poruszył sprawę mieszanek, jako możliwego w danej chwili tańszego środka napędowego i położył nacisk, na większe rozpowszechnienie tego paliwa, co umożliwiłoby dalszą zniżkę jego cen, które w tej chwili są przynajmniej o 2 grosze na litrze tańsze od benzyny.

Wobec tego że konferencja ta nie dała spodziewanych rezultatów, postanowiono do tego zagadnienia jeszcze powrócić dziękując przedstawicielom przemysłu naftowego za szczere i jasne wyłuszczenie trudności, które w danej chwili może przedstawiają się w barwach zbyt ciemnych. Znając bowiem gorzką prawdę, łatwiej myśleć o wyszukaniu dróg wyjścia, niż łudzić się, że same pragnienie obniżki cen paliwa samochodowego wystarczy do osiągnięcia zamierzonego celu.

Polski Touring Klub postara się w najbliższym czasie naświetlić tę trudną sprawę w sposób właściwy i nie ustanie w dążeniu do obniżenia kosztów napędowych samochodów.

Wykres rocznego utargu przemysłu naftowego, odwierconych metrów i kosztu wierceń.

Miliony zł. 1000 metrów



MOTORYZACJA PRZENIKA DO SZKÓŁ

Jak wiadomo władze szkolne czynią szereg inwestycyj i zalecają nauczycielom budzenie zainteresowania wśród młodzieży sprawami motoryzacji i atrakcji samochodowej. Lecz i bez tego młodzież nieraz ku utrapieniu nauczycieli ma głowy nabite marzeniami o samochodach i motocyklach.

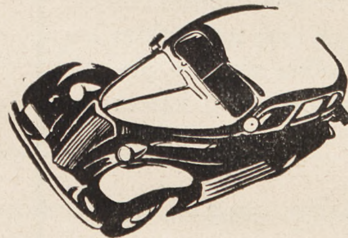
Ostatnio udało się naszej redakcji otrzymać dowód takiego żywego zainteresowania. Oto w szkole powszechnej im. A. Małkowskiego, gdzie uczęszcza wyłącznie młodzież harcerska, skonfiskowała nauczycielka zeszyt pełen wklejonych wycinków ogłoszeń samochodowych, zdobytych jak świadczy dobór, nie bez pewnego trudu z różnych dzienników i z różnych czasów.

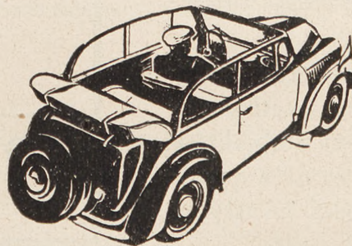
Zamieszczamy reprodukcję dwu tylko stronic z tego zeszytu aby dać pojęcie w jakim poszanowaniu znajdują się ogłoszenia tam gdzie najmniej tego spodziewa się firma.

Przemiłe bąki znają wszystkie samochody wybitnych osobistości zajeżdżających do Ministerstwa Spraw Wojskowych (okna szkoły wychodzą na ul. 6 Sierpnia), a swego czasu narobiły sporo hałasu i przysporzyły trosk swej kierowniczce z powodu listu wysłanego bez wiedzy nauczycielstwa do Pana Marszałka Rydza Śmigłego z prośbą o zezwolenie jazdy rowerami pod oknami GISZ. I zezwolenie otrzymały...

Niema to jak być młodym, a w dodatku harcerzem.







NAreszcie UŁATWIONY WYBÓR...
W KAŻDYM RAZIE JEDEN Z TYCH TRZECH

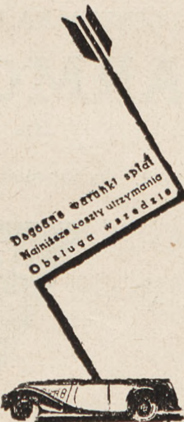
GDYŻ SAMOCHODY TE WYPRÓBOWANE SĄ W CAŁYM ŚWIECIE W NAJTRUDNIEJSZYCH WARUNKACH DROGOWYCH

AUTORYZOWANE ZASTĘPSTWO
KONCESJONOWANEJ WYTWÓRNI SAMOCHODÓW
LILPOP, RAU i LOEWENSTEIN S. A.
LICENCJA GENERAL MOTORS
WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT Nr 9. TELEFON 8.04-14

AUTO-SERVICE



PROWADZI DO NIEZALEŻNOŚCI I SWOBODY



Motorowery i Motocykle
Nowe, ulepszone modele.
Cena Zł 750.— Raty 50 Zł.
„PRĄDNICA”
Warszawa, ul. 8-go Krzyska Nr. 12
9020591





Od 15 lat
wypróbowany na drogach Polski
samochód
TATRA
ZADOWOLI WYMAGANIA KAŻDEGO AUTOMOBILISTY
TATRA-AUTO
CENTRALA: W-wa, Czerniakowska 207
tel. 9-52-42, 9-55-32
SALON: Krakowskie Przedmieście 16/18

WIELKI SUKCES SAMOCHODU Aero
w Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski
Samochód „AERO 50” (litraż 1997 cm³), jadąc w najwyższej i najsilniejszej kategorii V (od 3 do 4 litrów) przebył całą trudną trasę
BEZ PUNKTÓW KARNYCH
i zdobył w tej kategorii II MIEJSCE
uzyskując najlepszy wynik w próbie szybkości górskiej i doskonale wywiązując się ze wszystkich innych prób technicznych.
GEN. REPR. na POLSKĘ SAMOCHODY „AERO” Sp. z o. o.
WARSZAWA, 6-go Sierpnia Nr. 20, Tel. 8-44-11.
Stacja obsługi: Al. Jerozolimskie 67.
904276r

MORRIS i MORRIS COMMERCIAL
SAMOCHODY NAJWIĘKSZEJ FABRYKI WIELKIEJ BRYTANII
— ekonomiczne. Natychmiastowa dostawa.
Od zł 4950.— Dogodne spłaty. Wył. sprz.: „MORRIS” Złota 64. Tel. 341-41.
100768

NOWE WYDAWNICTWO P. T. K.

PRZEWODNIK TURYSTYCZNY

Pod tym tytułem ukaże się na początku sezonu wiosennego sumiennie opracowany przewodnik turystyczny dla miłośników turystyki i automobilistów. Całość będzie bardzo bogato ilustrowana o treści zamykającej się na 400 stronach, zawierającej niezbędne wiadomości dla podróżujących po najciekawszych i nie wszystkim znanych okolicach Polski. Osobno szeroko potraktowano poradnik samochodowy pod kątem widzenia najistotniejszych potrzeb automobilisty polskiego.

Rozmiary przewodnika zostały ustalone na 21×10 cm a więc w postaci wygodnej książki do przechowania w kieszeni.

Przewodnik będzie ponadto zawierać spisy hoteli restauracyj, pensjonatów, warsztatów naprawczych dla samochodów, miast i objektów godnych zatwierdzenia, mapki województw z podkreśleniem wszystkich miejscowości turystycznych.

Cena przewodnika dla członków klubu wyniesie 3 zł.

POŻYTECZNE WYDAWNICTWA

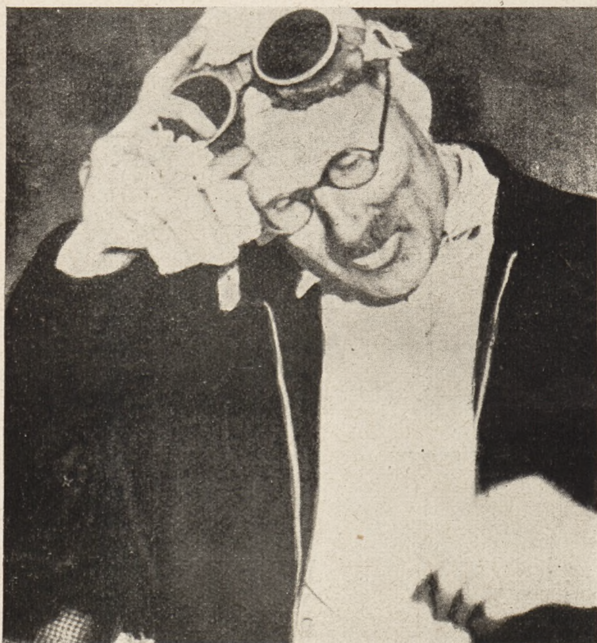
Wojewódzki Związek Międzykomunalny „Karpaty Wschodnie" (wespół z Wydziałem turystyki Ministerstwa Komunikacji i Ligą Popierania Turystyki) wydał dla celów propagandowych cztery broszury p. t.:

1. Letniska Huculszczyzny — Dolina Prutu, Czarnej i Złotej Bystrzycy.
2. Letniska Huculszczyzny — Dolina Czeremoszów, Rybnicy i Pistynki.
3. Letniska w Dolinie Oporu, Stryja, powiat stryjski i
4. Letniska w Dolinie Łomnicy Świcy, Mizunki i Sukelu — powiat doliński.

Pięknie wydane i bogato ilustrowane broszury zawierają informacje o najważniejszych letniskach województwa stanisławowskiego, podające ich położenie, dojazd, najbliższą stację pocztową, telefoniczną i telegraficzną, kościół, lekarza, aptekę, kąpiele, ceny pomieszczeń, warunki aprowizacyjne, miejscowe atrakcje i wycieczki. Wydano w nakładzie 20.000 egzemplarzy każda.

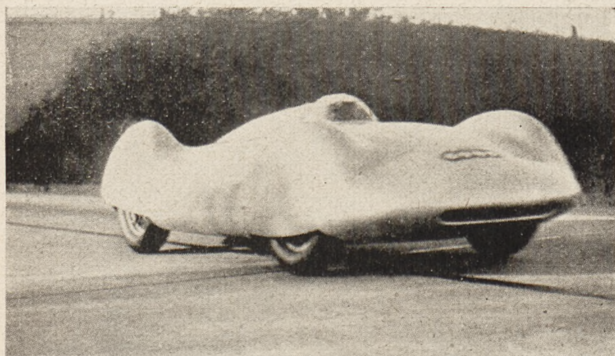
Otrzymać je można **bezpłatnie** przede wszystkim w Biurze Związku „Karpaty Wschodnie" (Stanisławów — Urząd Wojewódzki) oraz we wszystkich ekspozyturach L.P.T., „Orbisu" i t. p. W razie braku tych broszurek w którejś z tych placówek prosimy żądać ich sprowadzenia.

ZE ŚWIATA REKORDÓW

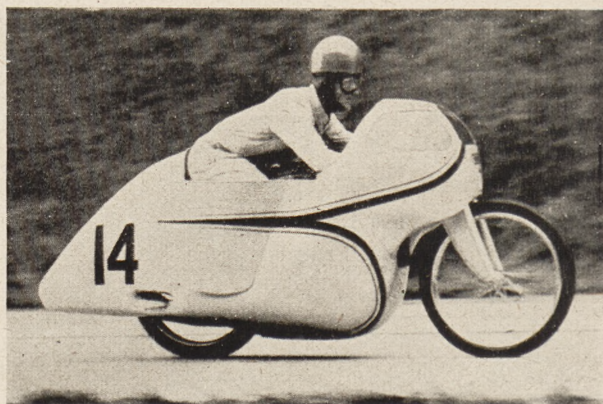


Kapitan G. E. T. Eyston w parę chwil po zdobyciu światowego rekordu szybkości 312 mil = 502 km. 008 km. na godz.

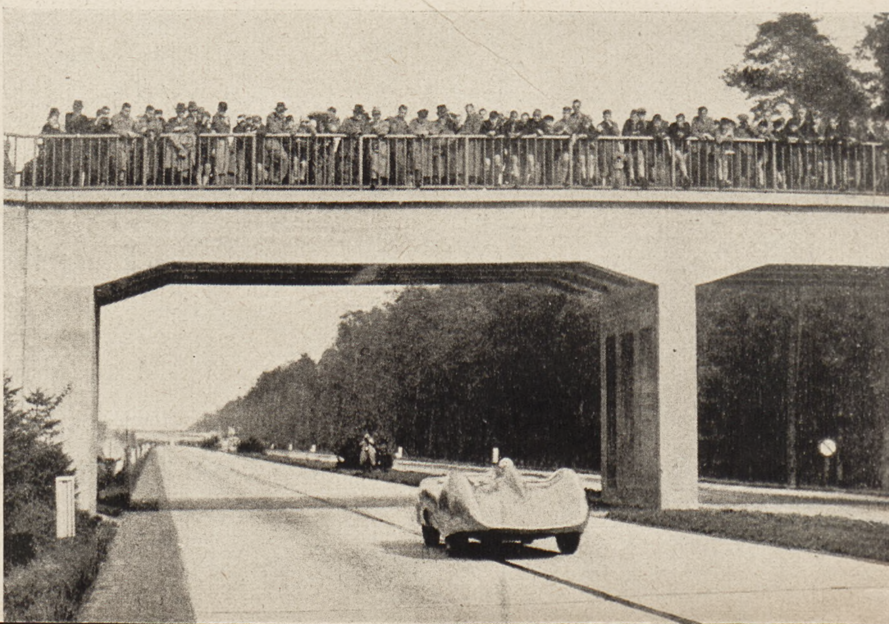
Rekord Kapitana Eystona jakkolwiek jest nową zdobyczą zawiódł jednak oczekiwania. Samochód wyposażony w potwornej mocy dwa silniki Rollce Royce powinien był osiągnąć wedle obliczeń twórcy 600 km. na godzinę. Fachowcy zwracają uwagę, że w Europie Mercedesy i inne wozy wyścigowe przy znacznie mniejszych silnikach osiągają dziś łatwo szybkości dochodzące do 400 km. na godz.



Mercedes wyścigowy, który w jesiennym sezonie zdobył rekord europejski.



Nowy typ motocykla wyścigowego o liniach opływowych.



Tor wyścigowy na autostradzie niemieckiej pod Frankfurtem w czasie je-

---

Konkurs na największą ilość przejechanych kilometrów i na zdobycie największej ilości punktów w imprezach P. T. Klubu w r. 1937.

Przypominamy PP. Członkom P. T. Klubu posiadaczom książeczek konkursowych o zbliżającym się terminie 31 grudnia a z nim o terminie składania książeczek do obliczenia. Konkurencja w klasyfikacji w roku bieżącym będzie bardzo silna, albowiem już w chwili obecnej posiadamy zwrócone książeczki z pokaźną cyfrą przejechanych kilkunastu tysięcy klm.

Dla zwycięzców i uczestników konkursu przewidziane są poza nagrodami regulaminowymi także nagrody firmowe, zawarunkowane niekiedy osobnym statutem. Dlatego ważnym jest, aby przy nadsyłaniu książeczek konkursowych PP. Członkowie zechcieli podawać dodatkowo takie dane jak np. Na jakich oponach (jakiej marki) zawodnik startował, jakich używał smarów pędnych, rodzaj posiadanego oświetlenia, itp.

Przewidziane są nagrody następujących firm: „Stomil", „Englebert", „Vacuum", „Karpaty", „Be-Te-Ha", „Motor-Stock", „Philips", i inni.

Konkurs na rok 1938 rozpoczyna się z dn. 1 lutego 1938 r. Regulamin ogłoszony będzie w styczniowym numerze Touringu.

ZNIŻKI PRZY ZAKUPACH ŚWIĄTECZNYCH

Polski Touring Klub uzyskał z okazji świąt Bożego Narodzenia w firmie »B-cia Osterczy« Warszawa, Krakowskie Przedm. 83, Sklep Winno-Kolonialny i Towarów Gastronomicznych, znaczne zniżki dla członków (za okazaniem legitymacji), a mianowicie:

10% przy zakupach wszelkiego rodzaju win, koniaków i likierów oraz 5% przy nabywaniu orzechów, bakalii, wędlin, serów, konserw itp.

Sprostowanie

W Nr. 11 Touringu (listopad) na str. 8-ej, lewa szpalta, wkradła się omyłka w danych o mieszaninie przeciwdziałającej zamarzaniu wody w silniku. Mianowicie winno być:

o zawartości glicerуny w %	przy ^{0} C
10%	— $1{,}8^0$
20%	— $2{,}4^0$
35%	— $13{,}8^0$

Jednocześnie uprzejmie dziękujemy p. Walerianowi Majchrzyckiemu z Poznania, za łaskawie zwróconą nam uwagę na powyższą omyłkę, która jest wynikiem złej korekty, wskutek choroby autora artykułu.

Redakcja

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6.—, półrocznie zł. 3.—
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Drukarnia Oświatowa, Sp. z ogr. odp., Warszawa, Żelazna 93, tel. 11-86-88.



JEDYNY SAMOCHÓD BUDOWANY
Z POLSKICH SUROWCÓW



POLSKI FIAT

KOWSKI 37